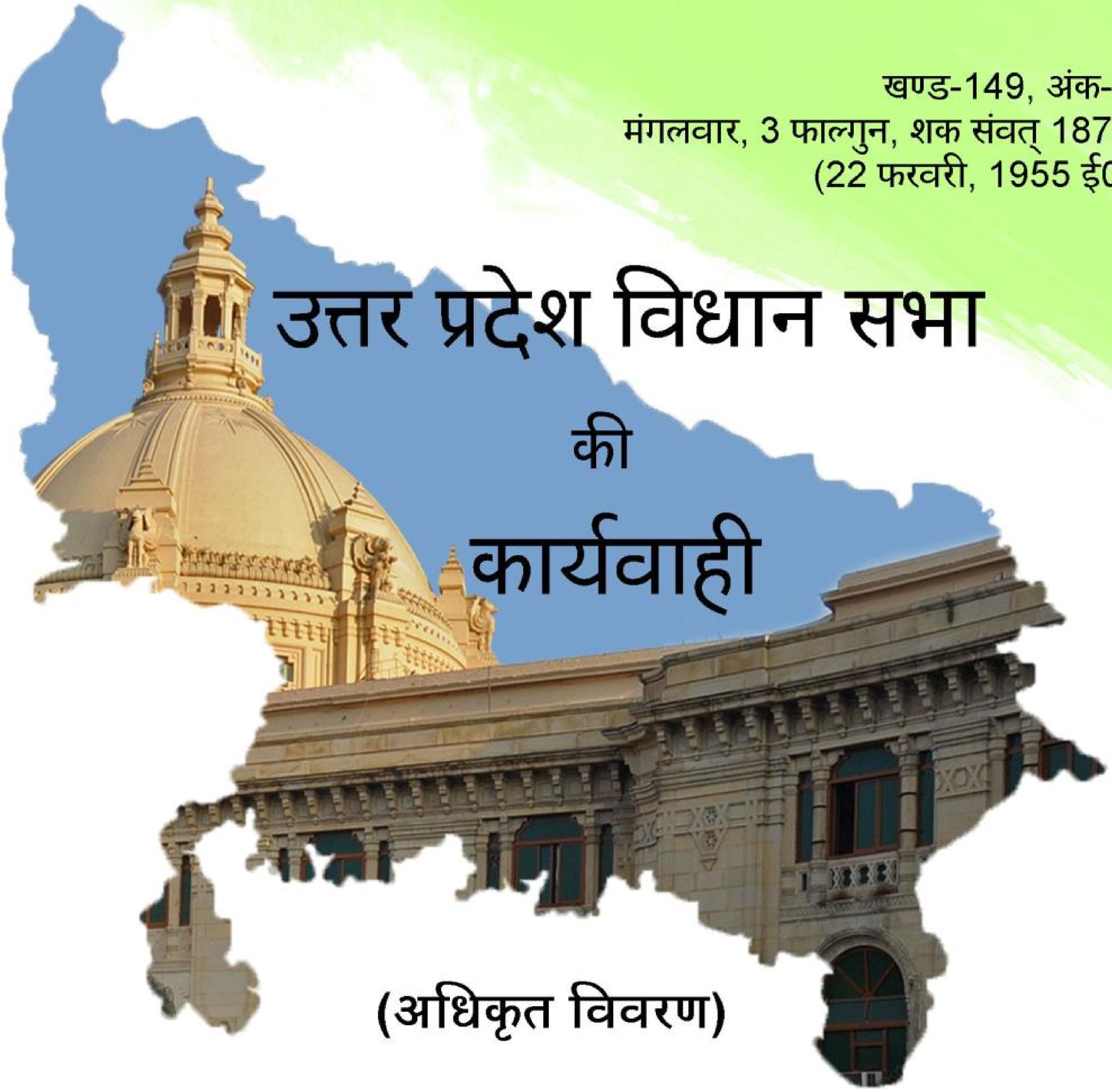
खण्ड-149, अंक-3
मंगलवार, 3 फाल्गुन, शक संवत् 1876
(22 फरवरी, 1955 ई0)



उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 149 में 6 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:
निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, उत्तर प्रदेश (भारत)
१९५५

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |
वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

विधान पुस्तकालय
उत्तर प्रदेश

उत्तर प्रदेश विधान सभा

मंगलवार, २२ फरवरी, १९५५

विधान सभा की बैठक सभा मंडप, लखनऊ में, ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री आत्माराम गोविन्द खेर, की अध्यक्षता में आरम्भ हुई।

उपस्थित सदस्यों की सूची (३१२)

अतहर हुसैन ख्वाजा, श्री
अनन्तस्वरूप सिंह, श्री
अमृतनाथ मिश्र, श्री
अलीजहीर, श्री सैयद
अवधशरण वर्मा, श्री
अवधेशचन्द्र सिंह, श्री
अवधेशप्रताप सिंह, श्री
अशरफ अली खां, श्री
आशालता व्यास, श्रीमती
इरतजा हुसैन, श्री
इरारुल हक़, श्री
उदयभान सिंह, श्री
उमाशंकर, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
उमाशंकर मिश्र, श्री
उम्मेदसिंह, श्री
उल्फतसिंह चौहान निर्भय, श्री
ऐजाज रसूल, श्री
ओंकारसिंह, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमलापति त्रिपाठी, श्री
कमाल अहमद रिजवी, श्री
करनसिंह, श्री
कल्याणचन्द मोहिले, श्री उपनाम छुन्नन गुरु
कल्याणराय, श्री
कामताप्रसाद विद्यार्थी, श्री
किन्दरलाल, श्री
किशनस्वरूप भटनागर, श्री
कुंवर कृष्ण वर्मा, श्री
कृष्णचन्द्र शर्मा, श्री
कृष्णशरण आर्य, श्री
केवलसिंह, श्री
केशवगुप्त, श्री
केशवराम, श्री
खयालीराम, श्री
खुशीराम, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाधर मैठाणी, श्री
गंगाधर शर्मा, श्री
गंगाप्रसाद, श्री
गंगाप्रसाद सिंह, श्री
गज्जूराम, श्री
गणेशचन्द्र काछी, श्री
गणेशप्रसाद जायसवाल, श्री
गिरजारमण शुक्ल, श्री
गुप्तार सिंह, श्री
गुरुप्रसाद पांडेय, श्री
गुरुप्रसाद सिंह, श्री
गुलजार, श्री
गेंदासिंह, श्री
गोवर्धन तिवारी, श्री
घनश्यामदास, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रवती, श्रीमती
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चन्द्रहास, श्री

चित्तरसिंह निरञ्जन, श्री
चिरंजीलाल जाटव, श्री
चिरंजीलाल पालीवाल, श्री
चुन्नीलाल सगर, श्री
छेदालाल, श्री
छेदालाल चौधरी, श्री
जगतनारायण, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जगन्नाथबख्श दास, श्री
जगन्नाथ मल्ल, श्री
जगन्नाथ सिंह, श्री
जगपति सिंह, श्री
जटाशंकर शुक्ल, श्री
जयपाल सिंह, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जयेन्द्रसिंह विष्ट, श्री
जवाहरलाल, श्री
जुगलकिशोर, आचार्य
जोरावर वर्मा, श्री
झारखंडे राय, श्री
टीकाराम, श्री
तिरमलसिंह, श्री
तुलाराम, श्री
तुलाराम रावत, श्री
तेजप्रताप सिंह, श्री
तेजबहादुर, श्री
तेजासिंह, श्री
त्रिलोकीनाथ कौल, श्री
दयालदास भगत, श्री
दर्शनराम, श्री
दलबहादुर सिंह, श्री
दाऊदयाल खन्ना, श्री
दाताराम, श्री
दीनदयालु शर्मा, श्री
दीनदयालु शास्त्री, श्री
दीपनारायण वर्मा, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवराम, श्री
द्वारकाप्रसाद मौर्य, श्री
धर्मसिंह, श्री
नन्दकुमारदेव वाशिष्ठ, श्री
नवदेव शास्त्री, श्री
नरेन्द्रसिंह विष्ट, श्री
नरोत्तम सिंह, श्री
नवलकिशोर, श्री
नागेश्वर द्विवेदी, श्री
नारायणदत्त तिवारी, श्री
नारायणदास, श्री
नारायणदीन वाल्मीकि, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेत्रपाल सिंह, श्री
नौरंगलाल, श्री
पद्मनाथसिंह, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
परमेश्वरी दयाल, श्री
परिपूर्णानन्द वर्मा, श्री
पहलवान सिंह चौधरी, श्री
पातीराम, श्री
पुत्तूलाल, श्री
पुद्दनराम, श्री
पुलिनबिहारी बनर्जी, श्री
प्रकाशवती सूद, श्रीमती
प्रतिपालसिंह, श्री
प्रभाकर शुक्ल, श्री
प्रभुदयाल, श्री
प्रेमकिशन खन्ना, श्री
फ़ज़लुल हक़, श्री
फतेह सिंह राणा, श्री
बनारसीदास, श्री
बलदेवसिंह, श्री
बलभद्रप्रसाद शुक्ल, श्री
बलवन्तसिंह, श्री
बसन्तलाल, श्री
बाबूनन्दन, श्री
बाबूराम गुप्त, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
बालेन्दुशाह, महाराजकुमार
बिशम्बर सिंह, श्री
बेचनराम, श्री
बेचनराम गुप्त, श्री
बेनीसिंह, श्री
बैजनाथ प्रसाद, सिंह, श्री
भगवतीदीन तिवारी, श्री
भगवतीप्रसाद शुक्ल, श्री (प्रतापगढ़)
भगवतीप्रसाद शुक्ल, श्री (बाराबंकी)
भगवानदीन वाल्मीकि, श्री
भीमसेन, श्री
भुवरजी, श्री
भूपालसिंह खाती, श्री
भोलासिंह यादव, श्री
मक़सूद आलम खां, श्री

मंगलाप्रसाद, श्री
मथुराप्रसाद त्रिपाठी, श्री
मदनगोपाल वैद्य, श्री
मदनमोहन उपाध्याय, श्री
मन्नीलाल गुरुदेव, श्री
मलखान सिंह, श्री
महमूद अली खां, श्री (सहारनपुर)
महाराजसिंह, श्री
महावीरप्रसाद शुक्ल, श्री
महावीर प्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महीलाल, श्री
मान्धाता सिंह, श्री
मिहरबान सिंह, श्री
मुजफ्फर हसन, श्री
मुन्नूलाल, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुश्ताक अली खां, श्री
मुहम्मद अब्दुल लतीफ, श्री
मुहम्मद इब्राहीम, श्री हाफ़िज़
मुहम्मद नबी, श्री
मुहम्मद नसीर, श्री
मुहम्मद मंजूरुल नबी, श्री
मुहम्मद रऊफ जाफ़री, श्री
मुहम्मद शाहिद फाखरी, श्री
मोहनलाल, श्री
मोहनसिंह, श्री
यमुनासिंह, श्री
रघुनाथप्रसाद, श्री
रघुराजसिंह, श्री
रघुवीर सिंह, श्री
रतनलाल जैन, श्री
रमेशचन्द्र शर्मा, श्री
राजकुमार शर्मा, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायण सिंह, श्री
राजवंशी, श्री
राजाराम, श्री
राजाराम किसान, श्री
राजेन्द्रदत्त, श्री
राजेश्वरसिंह, श्री
राधाकृष्ण अग्रवाल, श्री
राधामोहन सिंह, श्री
राम अधार तिवारी, श्री
राम अधीन सिंह यादव, श्री
रामअनन्त पांडेय, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार शास्त्री, श्री
रामकृष्ण जैसवार, श्री
रामगुलाम सिंह, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामजी लाल सहायक, श्री
रामजी सहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदास रविदास, श्री
रामनरेश शुक्ल, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामबली मिश्र, श्री
रामभजन, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतन प्रसाद, श्री
रामराज शुक्ल, श्री
रामलखन, श्री
रामलखन मिश्र, श्री
रामलाल, श्री
रामशंकर द्विवेदी, श्री
रामशंकर रविवासी, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसहाय शर्मा, श्री
रामसुन्दर पांडेय, श्री
रामसुमेर, श्री
रामस्वरूप, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामस्वरूप मिश्र विशारद, श्री
रामहरख यादव, श्री
रामहेत सिंह, श्री
रामेश्वर प्रसाद, श्री
रामेश्वरलाल, श्री
लक्ष्मणराव कदम, श्री
लक्ष्मीदेवी, श्रीमती
लक्ष्मीरमण आचार्य, श्री
लताफ़त हुसैन, श्री
लालबहादुर सिंह, श्री
लालबहादुर सिंह कश्यप, श्री
लीलाधर अष्ठाना, श्री
लुत्फ़अली खां, श्री
लेखराज सिंह, श्री
वंशनारायण सिंह, श्री
वंशीदास धनगर, श्री
वंशीधर मिश्र, श्री
वशिष्ठनारायण वर्मा, श्री
वसी नक़वी, श्री

उत्तर प्रदेश सभा

वासुदेवप्रसाद मिश्र, श्री
विचित्रनारायण शर्मा, श्री
विजयशंकर प्रसाद, श्री
विद्यावती राठौर, श्रीमती
विश्राम राय, श्री
विष्णुशरण दुब्लिश, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेन्द्रनाथ मिश्र, श्री
वीरेन्द्रपति यादव, श्री
वीरेन्द्र वर्मा, श्री
वीरेन्द्रशाह, राजा
व्रजभूषण मिश्र, श्री
व्रजरानी मिश्र, श्रीमती
व्रजविहारी मिश्र, श्री
व्रजविहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शम्भूनाथ चतुर्वेदी, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवकुमार मिश्र, श्री
शिवकुमार शर्मा, श्री
शिवदानसिंह, श्री
शिवनारायण, श्री
शिवपूजन सिंह, श्री
शिवमंगलसिंह, श्री
शिवमंगल सिंह कपूर, श्री
शिवराजबली सिंह, श्री
शिवराम पांडेय, श्री
शिवराम राय, श्री
शिववक्षसिंह राठौर, श्री
शिववचनराव, श्री
शिवस्वरूपसिंह, श्री
शुगनचन्द्र, श्री
श्याममनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामाचरण वाजपेयी शास्त्री, श्री
श्रीचन्द्र, श्री
श्रीनाथ भार्गव, श्री
श्रीनाथराम, श्री
श्रीनिवास पंडित, श्री
श्रीपति सहाय, श्री
सईद जहां मखफी शेरवानी, श्रीमती
संग्रामसिंह, श्री
सच्चिदानन्दनाथ त्रिपाठी, श्री
सज्जनदेवी महनोत, श्रीमती
सत्यनारायणदत्त, श्री
सत्यसिंह राणा, श्री
सफ़िया अब्दुल वाजिद, श्रीमती
सम्पूर्णानन्द, डाक्टर
सालिगराम जायसवाल, श्री
सावित्रीदेवी, श्रीमती
सियाराम गंगवार, श्री
सीताराम शुक्ल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुन्दरलाल, श्री
सुरजूराम, श्री
सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी, श्री
सुल्तानआलम खां, श्री
सूर्य्यबली पांडेय, श्री
सेवाराम, श्री
हबीबुर्रहमान अंसारी, श्री
हबीबुर्रहमान खां हकीम, श्री
हरगोविन्द पन्त, श्री
हरगोविन्द सिंह, श्री
हरदयाल सिंह पिपल, श्री
हरसहाय गुप्त, श्री
हरिप्रसाद, श्री
हरिसिंह, श्री
हेमवतीनन्दन बहुगुणा, श्री

प्रश्नोत्तर

मंगलवार, २२ फरवरी, १९५५

तारांकित प्रश्न

*१–३—श्री श्रीचन्द्र (जिला मुजफ्फरनगर)—[८ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

*४–५—श्री नन्द्रसिंह विष्ट (जिला अल्मोड़ा)—[८ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

उन्नाव-पुरवा-मौरावां रोड की मरम्मत पर व्यय

*६--श्री देवदत्त मिश्र (जिला उन्नाव) (अनुपस्थित)--क्या स्वायत्त शासन मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि उन्नाव, पुरवा-मौरावां रोड पर प्रतिवर्ष सन् ५२-५३, ५३-५४ और ५४-५५ में मरम्मत में कितना कहां खर्च किया गया ?

न्यायमंत्री (श्री सैयद अली जहीर)--जिला बोर्ड ने उन्नाव, पुरवा-मौरावां सड़क की मरम्मत पर १९५२-५३ में ३९,३२० रुपये ७ आने और १९५३-५४ में ११,८३२ रुपये १२ आने व्यय किये। १९५४-५५ में १३,५३२ रुपये ८ आने व्यय करने का प्राविधान किया गया है, जिसमें से दिसम्बर, १९५४ तक २,३८२ रुपये ८ आने व्यय हो चुके हैं। व्यय-तालिका की एक प्रति सदस्य महोदय की मेज पर रखी है।

(देखिये नत्थी 'क' आगे पृष्ठ १४७-१४८ पर।)

उन्नाव जिले में गंगाघाटों की दुरवस्था

*७--श्री देवदत्त मिश्र (अनुपस्थित)--क्या यह सही है कि उन्नाव जिलान्तर्गत गंगानदी के घाट खास कर बक्सर के घाट उत्तरोत्तर खराब होते जा रहे हैं जिससे जिले के अधिक भाग के कट जाने का खतरा है ?

श्री सैयद अली जहीर--जी हां, परन्तु जिले के और अधिक भाग के कट जाने का खतरा नहीं है।

*८--श्री देवदत्त मिश्र (अनुपस्थित)--क्या सरकार इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही करने का विचार करती है ? यदि हां, तो क्या ?

श्री सैयद अली जहीर--इस सम्बन्ध में कोई विशेष योजना इस समय सरकार के विचाराधीन नहीं है।

यात्री संघ खलीलाबाद, जिला बस्ती का मुखलिसपुर घाट के प्रबन्ध व आमदनी के सम्बन्ध में प्रार्थना-पत्र

*९--श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)--क्या यात्री संघ खलीलाबाद, जिला बस्ती ने मुखलिसपुर घाट के प्रबन्ध व आमदनी के नियंत्रण के सम्बन्ध में जिलाधीश बस्ती के पास कोई सम्बन्धित जनता का प्रार्थना-पत्र भेजा है ? अगर हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई ?

श्री सैयद अली जहीर--जी हां, जांच की गई, घाट का ठेकेदार सरकार द्वारा निश्चित घाट की उतराई वसूल कर रहा है।

श्री नारायणदत्त तिवारी--क्या माननीय मंत्री जी बतलायेंगे कि यह जांच किनके द्वारा हुई ?

श्री सैयद अली जहीर--मेरे ख्याल में सरकारी कर्मचारियों द्वारा जांच हुई होगी।

श्री नारायणदत्त तिवारी--मैं यह जानना चाहता हूं कि किस सरकारी कर्मचारी ने जांच की ?

श्री सैयद अली जहीर--यह बात इसमें ठीक-ठीक तो नहीं पता चलती है लेकिन जहां तक मैं समझता हूं कि डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट के जरिये से इंक्वायरी हुई होगी।

श्री नारायणदत्त तिवारी—क्या इस जांच से यह साबित हुआ कि वहां का ठेकेदार यात्री संघ की शिकायतों के मुताबिक पहले से कुछ रेट्स ज्यादा वसूल कर रहा था ?

श्री सैयद अली जहीर—डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट की रिपोर्ट से यह तो नहीं पता चलता है लेकिन यह मालूम होता है कि कुछ लोगों ने शिकायत की जिसके ऊपर इंक्वायरी की गई और हुक्म यह दिया गया कि जो सरकारी रेट है वही चार्ज करे उससे ज्यादा नहीं, तब से वह कर रहा है।

श्री रामकुमार शास्त्री (जिला बस्ती)—क्या सरकार मेहरबानी करके बतलायेगी कि इस घाट की देखरेख किसके द्वारा होती है ?

श्री सैयद अली जहीर—यह इत्तिला इस वक्त मेरे पास नहीं है।

श्री नारायणदत्त तिवारी—श्रीमन्, जवाब में यह लिखा हुआ है कि जांच से यह पता चला है कि ठेकेदार रेट के अनुसार वसूल कर रहा है और माननीय मंत्री जी ने यह बताया कि यह हुक्म दिया गया कि तुम ऐसा करो। तो इन दो में से कौन सा जवाब ठीक है ?

श्री सैयद अली जहीर—जवाब में यह कहा गया है कि प्रार्थना-पत्र ऐसा पहुंचा था उसकी जांच की गई। घाट का ठेकेदार सरकार द्वारा निश्चित घाट की उतराई वसूल कर रहा है। इसमें क्या मुश्किल है ?

श्री अध्यक्ष—वह यह जानना चाहते हैं कि रिपोर्ट में क्या यह चीज पायी गई कि जो शिकायत थी वह गलत है और पहले से ही वह ठीक उतराई वसूल कर रहा था या उस हिदायत के बाद में ठीक दर से उतराई वसूल करना शुरू किया, यह प्रश्न है।

श्री सैयद अली जहीर—इसकी इत्तिला मेरे पास इस वक्त नहीं है।

आजमगढ़ जिले में मुहम्मदाबाद के निकट टोंस नदी पर अस्थायी पुल

*१०—श्री झारखंडे राय (जिला आजमगढ़)—क्या सरकार को मालूम है कि आजमगढ़ जिले में मुहम्मदाबाद कस्बे के सामने टोंस पर कोई पुल नहीं है और इससे जनता को कष्ट होता है ?

निर्माण उपमंत्री (श्री लक्ष्मीरमण आचार्य)—इस नदी पर कोई पक्का पुल नहीं है। लेकिन १५ दिसम्बर, १९५४ ई० से एक अस्थायी पुल चालू है।

*११—श्री झारखंडे राय—क्या सरकार इस नदी पर पुल बनवाने का विचार कर रही है ? अगर हां, तो कब तक और नहीं तो क्यों ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—एक स्थायी पुल के बनाने के प्रश्न पर सरकार द्वितीय पंच वर्षीय योजना बनाते समय विचार करेगी।

श्री झारखंडे राय—क्या माननीय निर्माण मंत्री बताने का कष्ट करेंगे कि यह पुल जो अस्थायी तौर पर बनाया गया है यह प्रतिवर्ष बनाया जायगा या केवल इसी साल के लिए बनाया गया है ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य--यह पिछले वर्षों में भी बनाया जाता रहा है और अब भी बनाया जायगा ।

आजमगढ़ जिले की घोसी तहसील के कम पानी वाले नलकूप

*१२--श्री झारखंडे राय--क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि घोसी (जिला आजमगढ़) में जो नलकूप लगे हैं, उनमें कितने नलकूपों की बाबत सरकार को ऐसी सूचना अथवा शिकायत मिली है कि उनमें पानी कम है ? ऐसी दशा में सरकार ने कौन-सी कार्यवाही करने का विचार किया है ?

सिंचाई उपमंत्री (श्री राममूर्ति)--आजमगढ़ जिले में अमिला ग्राम में स्थित केवल एक नलकूप के विषय में यह सूचना मिली थी कि उसमें पानी का निकास कम था। उस नलकूप की सफाई की गई और फलस्वरूप उसका पानी का निकास १३,००० गैलन प्रति घंटा से बढ़ कर २०,००० गैलन प्रति घंटा हो गया। और किसी नलकूप के विषय में ऐसी शिकायत नहीं प्राप्त हुई।

श्री झारखंडे राय--क्या माननीय मंत्री जी बताने का कष्ट करेंगे कि सरकार को इस बात की सूचना है कि साफ हो जाने के बाद भी उस नलकूप का कमांड एरिया बहुत ज्यादा है ? अगर हां, तो उसके कमांड एरिया को कम करने या उस क्षेत्र में और कोई नलकूप लगाने के प्रश्न पर सरकार विचार करेगी ?

श्री राममूर्ति--इस वक्त इसकी तो कोई सूचना नहीं है कि कमांड एरिया उसका कितना है। माननीय सदस्य फरमा रहे हैं कि उसका कमांड एरिया कुछ ज्यादा है और नलकूप उसको काफी पानी नहीं देता है। तो अगर माननीय सदस्य कृपया लिख कर दे देंगे तो उस पर विचार कर लिया जायगा।

*१३-१४--श्री रामचन्द्र विकल (जिला बुलन्दशहर)--[२२ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

विधान मण्डल के सदस्यों को रेल का दूसरे दर्जे का पास देने से केन्द्रीय सरकार का इन्कार

*१५--श्री द्वारका प्रसाद मौर्य (जिला जौनपुर)--क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि विधान सभा और विधान परिषद् के सदस्यों को रेल का दूसरे दर्जे का पास देने के सम्बन्ध में जो पत्र-व्यवहार चल रहा था वह बन्द हो गया या जारी है ?

श्री सैयद अली जहीर--जैसा कि ७ दिसम्बर, १९५४ की सदन की बैठक में श्री रामचन्द्र विकल द्वारा पूछे गये प्रश्न संख्या ३० तथा तत्सम्बन्धी अनुपूरक प्रश्नों के उत्तर में बतलाया जा चुका है, केन्द्रीय सरकार को इस सम्बन्ध में दो बार लिखा गया था पर वह पास देने की किसी भी योजना से सहमत नहीं हुयी। अतः फिर से लिखना जरूरी नहीं समझा गया।

श्री व्रजभूषण मिश्र (जिला मिर्जापुर)--क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि कोई कारण दिया गया है कि क्यों मंजूर नहीं किया उन्होंने ?

श्री सैयद अली जहीर--जी नहीं, कारण नहीं दिया गया है।

श्री रामचन्द्र विकल—क्या माननीय मंत्री जी को यह विदित है कि अभी हाल में पूज्य पन्त जी ने इस बात का आश्वासन दिया कि हम इस पर लिखा-पढ़ी करेंगे, तो उनके आश्वासन के बाद क्या सरकार इस पर दोबारा लिखा-पढ़ी करने के लिए तैयार है ?

श्री सैयद अली जहीर—अभी कोई लिखा-पढ़ी करने के लिये तैयार नहीं है। लेकिन मुमकिन है उसके मुताल्लिक कुछ जबानी बातचीत की जाय।

श्री शिवनारायण—यदि सरकार को सदन के माननीय सदस्य लिखकर दें तो हमारे प्रार्थना-पत्र को सरकार सेंट्रल गवर्नमेंट के पास भेज देगी ?

श्री अध्यक्ष—अब यह तो उन्होंने जवाब दे दिया उसमें यह बात स्पष्ट हो गई कि वे बातचीत करेंगे।

श्री रामनारायण त्रिपाठी (जिला फैजाबाद)—क्या माननीय मंत्री जी केन्द्रीय सरकार को यह वजह बताने के लिये लिखेंगे कि किन वजहों से यह प्रार्थना स्वीकार नहीं की गई ?

श्री सैयद अली जहीर—मेरे ख्याल में इसमें वजह का तो कोई सवाल नहीं है। वह समझते हैं कि उनके लिये मुनासिब नहीं होगा कि इस किस्म की सहूलियत दी जाय। अब क्या असबाब हैं इसकी तशरीह करने की कोई खास जरूरत नहीं मालूम होती।

श्री जगन्नाथ मल्ल (जिला देवरिया)—क्या सरकार विधान सभा के सदस्यों को रोडवेज की बसों पर भी पास देने की बात पर विचार कर रही है ?

श्री अध्यक्ष—यह सवाल तो बिलकुल अलहदा है, लेकिन माननीय न्याय मंत्री उचित समझें तो जवाब दे सकते हैं।

श्री सैयद अली जहीर—इस वक्त तो ऐसा विचार नहीं है।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)—क्या यह बात सही है कि सरकार को माननीय शिवनारायण जी ने इस बात का नोटिस दिया है कि अगर यह नहीं होगा तो वह आमरण अनशन करेंगे ?

(कोई उत्तर नहीं दिया गया)

पुखरायां (कानपुर) टाउन एरिया की जलकल के लिए मांग

*१६—श्री व्रजविहारी मेहरोत्रा (जिला कानपुर) (अनुपस्थित)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि पुखरायां (कानपुर) टाउन एरिया ने कस्बे में जलकल योजना की मांग की है ?

श्री सैयद अली जहीर—जी हां।

*१७—श्री व्रजविहारी मेहरोत्रा (अनुपस्थित)—क्या सरकार पुखरायां कस्बे में सड़कें और नालियां बनाने के लिये टाउन एरिया को विशेष अनुदान देने की बात सोच रही है।

श्री सैयद अली जहीर—ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

श्री रामचन्द्र विकल—क्या माननीय मंत्री बतायेंगे कि जो जलकल योजना मंजूर की गयी है उसको सरकार का कब तक बनाने का विचार है ?

नोट—तारांकित प्रश्न १६ व १७ श्री रामचन्द्र विकल ने पूछे।

श्री सैयद अली जहीर—जब सरकार के पास रुपया हो जायगा।

*१८—श्री देवकी नन्दन विभव (जिला आगरा)—[८ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

*१९-२१—श्री जोरावर वर्मा (जिला हमीरपुर)—[१ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

पट्टी तलानागपुर, जिला गढ़वाल में सिंचाई के पानी का अभाव

*२२—श्री गंगाधर मैठाणी (जिला गढ़वाल)—क्या सिंचाई मंत्री को ज्ञात है कि पट्टी तलानागपुर, जिला गढ़वाल में सिंचाई के पानी का अभाव है?

श्री राममूर्ति—जी हां, इस क्षेत्र में अगस्तमुनी नहर सिंचाई विभाग द्वारा बन चुकी है तथा कुछ और योजनाओं का सर्वे विचाराधीन है।

*२३—श्री गंगाधर मैठाणी—क्या यह सही है कि पट्टी तलानागपुर, जिला गढ़वाल की जनता ने पानी की सुविधा के हेतु अपने सुझावों सहित प्रार्थना-पत्र मंत्री महोदय को भेजे हैं?

श्री राममूर्ति—इस विषय पर एक प्रार्थना-पत्र जून, १९५४ में ग्राम सभा पंचायत भटवारी सैन, तहसील चमोली, जिला गढ़वाल से प्राप्त हुआ था।

*२४—श्री गंगाधर मैठाणी—क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि उपर्युक्त प्रार्थना-पत्रों पर अभी तक क्या कार्यवाही हुई है?

श्री राममूर्ति—विभागीय जांच-पड़ताल के उपरान्त यह ज्ञात हुआ है कि उक्त प्रार्थना-पत्र में दिये हुये सुझावों से पानी की समस्या का उचित हल संभव नहीं है।

श्री गंगाधर मैठाणी—क्या माननीय मंत्री महोदय यह बतलायेंगे कि जो प्रार्थना-पत्र पानी की सुविधा के लिये आये थे उनमें क्या-क्या सुझाव थे?

श्री राममूर्ति—कुछ में यह सुझाव था कि डभार गधेरे कोई जगह है, वहां पर कोई बांध बनाने की बातचीत थी कि वहां पर अगर बांध बना दिया जाय तो वहां पर जो ३०-४० हजार आदमी रहते हैं उनकी जमीन के लिये पानी मिल सकता है। लेकिन जब जांच की गयी तो असिस्टेंट इंजीनियर ने उसके बारे में बतलाया कि वह जगह भी मुनासिब नहीं है और उसमें रुपया भी बहुत खर्च होगा और वह काम भी पूरा नहीं होगा।

श्री गंगाधर मैठाणी—क्या माननीय मंत्री महोदय बतलायेंगे कि सरकार ने भी अपनी तरफ से कोई योजना वहां पानी देने के विषय में विचाराधीन कर रखी है?

श्री राममूर्ति—मैंने यह अर्ज किया कि अगस्तमुनी नहर वहां पर बन चुकी है और उससे वहां पर पानी का इन्तजाम हो रहा है।

श्री गंगाधर मैठाणी—क्या माननीय मंत्री महोदय को मालूम है कि अगस्त मुनी उस क्षेत्र की पट्टी के अन्दर नहीं पड़ता है जहां कि नहर बन रही है?

श्री राममूर्ति—मैं इस विषय में यह अर्ज करना चाहता हूं कि हो सकता है कि जैसा माननीय सदस्य फरमा रहे हैं अगस्त मुनी नहर उस इलाके में न हो लेकिन चूंकि पिछले वर्षों में यह काम हमारे सुपुर्द था और बीच में यह प्लानिंग कमेटीज के सुपुर्द हो गया, अब यह हमारे पास

फिर आया है और हम उस काम को तेजी से कराना चाहते हैं। हमने उसके सर्वे करने का हुक्म दे रखा है और अगर कोई मुनासिब जगह होगी जहां हाईड्राम वगैरा लगा सकें तो कुछ इन्तजाम किया जायगा।

श्री गंगाधर मैठाणी—क्या यह सही है कि उस इलाके के एम० एल० ए०, एम० पी० महोदय और जिला प्लानिंग समिति ने भी प्रस्ताव पास करके भेजे हैं कि वहां पानी का अभाव है?

सूचना मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी)—गढ़वाल में पानी का बहुत अभाव है, इसके लिये किसी प्रस्ताव की आवश्यकता नहीं है, सब लोग जानते हैं और उसको दूर करने की चेष्टा में सिंचाई विभाग लगा हुआ है।

श्री शिवनारायण—क्या सरकार को मालूम है कि अगस्तमुनि पहाड़ से चलकर समुद्र में डूबकर मर गये थे।

(कोई उत्तर नहीं दिया गया।)

श्री गंगाधर मैठाणी—क्या यह सही है, कि मंत्री महोदय जिला गढ़वाल में पानी की असुविधा को देखते हुये वहां दौरा करने वाले हैं?

श्री रामसूर्ति—अगर माननीय सदस्य की इच्छा हो हम तो हमेशा तैयार रहते हैं, जरूर दौरा करेंगे।

*२५—श्री रामसुमेर (जिला फैजाबाद)—[१५ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

*२६-२८—श्री रमानाथ खैरा (जिला झांसी)—[८ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

झांसी में नहर विभाग के चतुर्थ सर्किल में कर्मचारियों की नियुक्ति

*२९—श्री लक्ष्मणराव कदम (जिला झांसी)—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि झांसी में नहर विभाग के IV circle में इस वर्ष कितने क्लर्क व अन्य कर्मचारी नौकर रखे गये हैं?

श्री रामसूर्ति—चतुर्थ सर्किल, सिंचाई विभाग, झांसी में १९५४ में निम्नांकित कर्मचारियों की नियुक्ति की गई:

क्लर्क ..	४९
स्टोर कीपर ..	४
सिगनैलर ..	१

*३०—श्री लक्ष्मणराव कदम—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि उक्त कर्मचारियों में से कितने लोगों के नाम इम्प्लायमेंट एक्सचेंज द्वारा आये थे?

श्री रामसूर्ति—निम्नलिखित नियुक्तियां एम्प्लायमेंट एक्सचेंज द्वारा की गईं:

क्लर्क	९
स्टोरकीपर	१

श्री लक्ष्मणराव कदम—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि संबंधित इंजीनियर साहब ने जो ४४ नियुक्तियां बिना एम्पलायमेंट एक्सचेंज से नाम मंगाये की हैं, उस संबंध में उन्होंने क्या कार्यवाही की है।

श्री राममूर्ति—एम्पलायमेंट एक्सचेंज से आवेदन-पत्र आये थे और ६ स्टोरकीपर की जगहों के लिये आये थे लेकिन हमारे यहां टाइप का काम जानना जरूरी है उनमें से केवल ९ आदमी टाइप का काम जानते थे उनको ले लिया गया बाकी नहीं जानते थे उनको छोड़ दिया गया और डिपार्टमेंटल तरीके पर बाकी लोगों को भरती किया गया है।

श्री केशव गुप्त (जिला मुजफ्फरनगर)—क्या एम्पलायमेंट एक्सचेंज को सरकार ने ठेका दे दिया है कि नौकरियों के लिये वह नाम भेजती है ?

श्री राममूर्ति—सरकार का कुछ ऐसा तरीका है कि एम्पलायमेंट एक्सचेंज से जो नाम आते हैं, उनको प्रायोरिटी दी जाती है

श्री जोरावर वर्मा—क्या माननीय मंत्री जी को मालूम है कि उनमें सभी आदमी टाइप जानते हैं ?

श्री राममूर्ति—मैंने अर्ज किया कि हमारे यहां सिर्फ टाइप जानने वाले ही क्लार्क लिये जाते हैं।

झांसी मुन्सिफ़ी में विचाराधीन मुकदमे

*३१—श्री लक्ष्मण राव कदम—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि मुंसिफी अदालत, झांसी में सन् ५३ व ५४ के कितने मुकदमे विचाराधीन हैं और उनमें से कितने मुकदमों में तारीखें पड़ चुकी हैं, कितनों में नहीं ?

श्री सैयद अली जहीर—इस विषय में १६ जनवरी, १९५५ को जिला न्यायाधीश, झांसी द्वारा भेजी गयी सूचना संलग्न अनुसूची में है।

(देखिये नत्थी 'ख' आगे पृष्ठ १४९ पर।)

श्री लक्ष्मण राव कदम—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि जो २,०७५ मुकदमें विचाराधीन हैं उनको जल्द फैसला करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

श्री सैयद अली जहीर—यह जो मुकदमें हैं, वह हो रहे हैं और मेरा खयाल है कि अदालत फैसला करेगी रफ्ता-रफ्ता।

श्री लक्ष्मण राव कदम—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि कितने मुकदमें की फाइल्स दीमक और नमी से खराब हो गई है ?

श्री सैयद अली जहीर—इसकी सूचना मेरे पास बिल्कुल नहीं है।

श्री बलवन्त सिंह—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि मुंसिफी की अदालत में कितने मुंसिफ उनको तय करने के लिये लगे हुये हैं ?

श्री सैयद अली जहीर—मेरे पास यह इत्तिला भी नहीं है। सिर्फ यह मालूम होता है कि ११ जनवरी, १९५० को एक एडीशनल मुंसिफ झांसी के लिये मुकर्रर हुआ था और १६ सितम्बर, १९५३ को वह जगह खतम कर दी गई है। मेरा ख्याल है कि अगर हाई कोर्ट महसूस करेगा कि ज्यादा मुकदमे फैसल करने को बाकी रह गये हैं तो वह फिर मुंसिफ रखने के लिये सिफारिश करेगा।

श्री गेंदासिंह (जिला देवरिया)—क्या माननीय न्याय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि ऐसे मुकदमें भी इन अदालतों में पड़े हुये हैं जो एक वर्ष से ऊपर से चल रहे हैं ?

श्री सैयद अली जहीर—यह सूचना मेरे पास इस वक्त नहीं है। सन् १९५३ के मुकदमें तो मैंने बता दिये।

श्री लक्ष्मणराव कदम—क्या माननीय मंत्री जी झांसी के मुकदमों की संख्या को देखते हुये ललितपुर में दूसरी मुंसिफी कायम करने की कृपा करेंगे ?

श्री सैयद अली जहीर—जैसा मैंने अर्ज किया कि इसकी सिफारिश अमूमन हाई कोर्ट की तरफ से आती है। गवर्नमेंट अपनी तरफ से कोई इनीशिएटिव इस मामले में नहीं लेती है।

चनार से चकिया तक पक्का मार्ग बनाने की मांग

*३२—श्री राजकुमार शर्मा (जिला मिर्जापुर)—क्या सरकार चुनार (मिर्जापुर) से कैलहाट, देवरिया, कोलवा, रस्तोगी, भुइली, चौकिया, शेरवा और सिकन्दरपुर होते हुये चकिया (बनारस) तक पक्की सड़क निर्माण कराने का विचार कर रही है ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—इस सड़क के निर्माण के प्रश्न पर सरकार द्वितीय पंचवर्षीय योजना बनाते समय विचार करेगी।

श्री राजकुमार शर्मा—क्या सरकार को ज्ञात है कि लगभग ६ माह हुये इस सड़क की पैमाइश होकर के एस्टीमेट आ गया है ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—हां, यह सत्य है।

श्री राजकुमार शर्मा—क्या सरकार बतायेगी कि वह एस्टीमेट क्या है ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—इसके आंकड़े तो इस वक्त मेरे पास नहीं हैं।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना कब तक तैयार हो जायगी ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—वह कई डिपार्टमेंट्स से संबंधित है और उसका कार्य तो आजकल भी हो रहा है।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—क्या यह बात सही है कि सार्वजनिक निर्माण विभाग के सेक्रेटरी ने तमाम जिलों में जाकर द्वितीय पंचवर्षीय योजना बना दी है और सरकार के पास भेज दी है ?

निर्माण मंत्री (श्री विचित्र नारायण शर्मा)—इसमें कुछ आंशिक सत्यता है, अभी तक सब जिलों में वह नहीं जा सके हैं।

पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत बस्ती जिले में सड़कों का निर्माण

*३३—श्री मथुरा प्रसाद पाण्डेय (जिला बस्ती) (अनुपस्थित)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि जिला बस्ती में पंचवर्षीय योजना के अन्दर कितने मील पक्की सड़कों का निर्माण हुआ है ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—बस्ती जिले में पंचवर्षीय योजना में ४१ मील पक्की सड़कों का निर्माण किया गया है।

श्री शिवनारायण—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि इस पंचवर्षीय योजना में कै मील पक्की सड़क बनाने का सरकार का विचार है और कितने मील बाकी है ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—नई पक्की सड़कें ये हैं।

नौगढ़-शोहरतगढ़ १४ मील, बांसी-नौगढ़ साढ़े नौ मील।

नोट—तारांकित प्रश्न ३३ श्री शिवनारायण ने पूछा।

स्थानीय पक्की सड़कों का पुनर्निर्माण--

बस्ती-बांसी-खलीलाबाद ४७ मील, खलीलाबाद-महोली १० मील, शोहरतगढ़-नैपाल सीमा ६ मील।

सीमेंट कांक्रीट ट्रैक--

खलीलाबाद-मेंहदावल ६ मील, खलीलाबाद-मुखलिसपुर साढ़े चार मील, बस्ती-बांसी (महदोली शाखा) ६ मील, बस्ती-डुमरियागंज ६ मील, बस्ती-मेंहदावल ६ मील, वाल्टरगंज-बांसी सड़क साढ़े ३ मील, बभनाह्मन-हरैया ५ मील, मुंडरवा-मेहदावल ६ मील।

जो अब तक पूरा हुआ है वह इस प्रकार से है :--

नई पक्की सड़कें ८ मील,

पक्की रिकंस्ट्रक्टेड २५ मील,

सीमेंट-कांक्रीट ट्रैक ८ मील।

श्री शिवनारायण--क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि सन् ५५ तक ये सड़कें बन जायेंगी ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य--ऐसी आशा अवश्य की जाती है।

श्री शिवमंगल सिंह कपूर--क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि डुमरियागंज के पश्चिमी क्षेत्र में सड़कें बनाने की कोई योजना है ?

श्री विचित्र नारायण शर्मा--श्रीमन्, इतना डिटेल्स हम लोगों को मालूम नहीं है।

*३४-३५--श्री मथुरा प्रसाद पाण्डेय--[१५ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किये गये।]

बस्ती जिले में पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत नलकूपों का निर्माण

*३६--श्री शिवमंगल सिंह कपूर--क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि बस्ती जिला के अन्तर्गत पंचवर्षीय योजना में कितने नलकूप लगेंगे और हर तहसील तथा परगना में नलकूपों की संख्या कितनी होगी ?

श्री रामसुमति--प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत बस्ती जिले में ५० नलकूप पहले ही बन चुके हैं और १४५ नलकूप और बनाये जा रहे हैं। इनमें से १५ कुओं का स्थितिकरण अभी नहीं हुआ है और शेष १३० का तथा ५० नलकूप जो बन चुके हैं उनका वितरण इस प्रकार है--

५० नलकूप जो बन चुके हैं--

तहसील	परगना	संख्या
बस्ती खलीलाबाद	बस्ती पूर्व	२०
	महोली पश्चिम	६
	मगहर पूर्व	२४
	योग	५०

१३० नलकूप जो अब बन रहे हैं—

तहसील	परगना	संख्या
बांसी	बांसी	१०
खलीलाबाद	मगहर	११
	महोली पूर्व	९
डुमरियागंज	रसूलपुर	२०
हरैया	बस्ती पश्चिम	१
	नगर पश्चिम	२२
	अमरोहा	७
बस्ती	बस्ती पूर्व	४४
	नगर पूर्व	६
	योग	१३०

श्री शिवमंगल सिंह कपूर—क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि बस्ती जिले की तहसील डुमरियागंज सबसे बड़ी तहसील है ?

श्री अध्यक्ष—आप प्रश्न पूछें। कृपा करके इस तरह की जाग्रफी वगैरह न बतायें। आप उस तहसील को सबसे बड़ी मानकर ही प्रश्न पूछें।

श्री शिवमंगल सिंह कपूर—क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि बस्ती जिले में डुमरियागंज सबसे बड़ी तहसील है ?

श्री अध्यक्ष—यह तो फिर जो बात आपको स्वयं मालूम है उसी बात को पूछ रहे हैं। आप दूसरा सवाल कीजिये।

श्री शिवमंगल सिंह कपूर—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि जवाब में जो बतलाया गया है कि बस्ती सदर में १०६ नलकूप लगाये गये हैं, खलीलाबाद में ४४, बांसी में १० और डुमरियागंज तहसील में केवल २० लगाये गये हैं, क्या इस दृष्टि से डुमरियागंज में कम नहीं है ?

श्री राममूर्ति—सवाल समझ में नहीं आया।

श्री शिवमंगल सिंह कपूर—अध्यक्ष महोदय, यह तो साफ है। मैं यह पूछ रहा हूं कि बस्ती सदर में १०६ नलकूप लगाये गये हैं, खलीलाबाद में ४४, बांसी में १० और डुमरियागंज तहसील में महज २०। इस दृष्टि से डुमरियागंज तहसील में बिलकुल कम है जहां पर आबपाशी अति आवश्यक है।

श्री अध्यक्ष—माननीय सिंचाई मंत्री उनका मतलब समझ गये होंगे।

श्री राममूर्ति—२० पहली किस्त में लगे हैं। अभी तो ट्यूबवेल और लगेंगे।

श्री शिवमंगल सिंह कपूर—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि जो ट्यूबवेल और लगेंगे वह इसी पंचवर्षीय योजना में लगेंगे या दूसरी पंचवर्षीय योजना में लगेंगे ?

श्री कमलापति त्रिपाठी—डुमरियागंज में २० लगे हैं, दस, बीस और लग जायेंगे, चाहे पंचवर्षीय योजना प्रथम में लगें या दूसरी में। लेकिन मान्यवर, मैं यह बतला देना चाहता हूं कि बस्ती जिले में बहुत बड़ा क्षेत्र ऐसा है जो राप्ती के उस पार है, मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य किस क्षेत्र के सदस्य हैं, परन्तु उस पार का जो इलाका है उधर कोई ट्यूबवेल लगाने नहीं हैं।

श्री रामकुमार शास्त्री--मंत्री जी कृपा करके बतायेंगे कि जो दस नलकूप बांसी तहसील में लगाये गये हैं वे नलकूप किन किन स्थानों में लगाये जा रहे हैं या लगाये गये हैं?

श्री कमलापति त्रिपाठी--इतने डिटेल तो मैं नहीं जानता। लेकिन बांसी का वह हिस्सा जो राप्ती के उस पार है वहां ट्यूबवेल लगाना कठिन है।

श्री शिवनारायण--क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि हरैया वेस्ट में एक ही ट्यूबवेल क्यों बना है और क्या भविष्य में हरैया वेस्ट की उत्तर तरफ भी ट्यूबवेल लगाने की कृपा करेगी?

श्री रामर्मूति--एक ट्यूबवेल तो एक्स्प्लायटरी ट्यूबवेल बना है।

श्री सीताराम शुक्ल (जिला बस्ती)--क्या सरकार कृपा करके बतलायेगी कि हरैया दक्षिण-पश्चिम क्षेत्र में कितने ट्यूबवेल बने हैं?

श्री रामर्मूति--मैंने अर्ज किया कि बस्ती पश्चिम में एक, नगर पश्चिम में २२ और अमरोहा में ७।

श्री सीताराम शुक्ल--मैंने अर्ज किया कि हरैया दक्षिण-पश्चिम क्षेत्र में कोई ट्यूबवेल बना है या नहीं। जो उत्तर मिला है वह मेरे प्रश्न का जवाब नहीं हुआ।

श्री अध्यक्ष--फिर से आप उसको स्पष्ट कर दें तो अच्छा है।

श्री रामर्मूति--दक्षिण-पश्चिम हरैया का जिक्र आता है या नहीं, जो लिस्ट हमने दी है उसमें माननीय सदस्य स्वयं देख लें। मुझे नहीं मालूम है कि हरैया का दक्षिण-पश्चिम का इलाका किसे कहते हैं। ट्यूबवेल लगे हैं या नहीं लगे हैं यह बस्ती जिले के माननीय सदस्य देख भी सकते हैं।

श्री अध्यक्ष--प्रश्न के उत्तर में तो बस्ती पश्चिम लिखा है। उसे माननीय सदस्य समझ लें क्योंकि वहां के रहने वाले हैं। फिर दूसरा प्रश्न करें।

श्री सीताराम शुक्ल--माननीय मंत्री जी ने फरमाया कि आप जाकर देख आइये। मैं कई बार वहां जाकर देख आया हूं। रिक्वेस्ट केवल इतना है कि अगर वहां पर नहीं लगे हैं तो वहां पर सरकार लगाने की कृपा करेगी?

श्री अध्यक्ष--यह तो विवाद हो रहा है। प्रश्न स्पष्ट नहीं है। मैं उसकी इजाजत नहीं देता।

श्री गेंदासिंह--क्या माननीय सिंचाई मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि जो ट्यूबवेल सरकार की तरफ से लगते हैं वह असेम्बली के मेम्बरों के क्षेत्र के हिसाब से लगते हैं?

श्री रामर्मूति--वह तो आबपाशी के हिसाब से लगाये जाते हैं कि किस इलाके में कितनी आवश्यकता है। यह देखने का सवाल नहीं है कि कौन वहां का मेम्बर या एम० पी० है। बहरहाल कोई तो सदस्य वहां का जरूर होगा।

श्री गेंदासिंह--क्या माननीय सिंचाई मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या उन्होंने माननीय सीताराम शुक्ल के प्रश्न को समझने का प्रयत्न किया है या नहीं?

श्री रामर्मूति--उसको समझा है और उनसे दरख्वास्त की है कि वह वहां पर देखने जायें तो उनको पता लग जायगा कि वहां पर ट्यूबवेल लगे हैं या नहीं।

श्री दीनदयालु शर्मा (जिला बुलन्दशहर)--क्या कृपा कर सरकार बतायेगी कि जो ट्यूबवेल बने हैं वह आबपाशी करने लगे हैं और अगर करने लगे तो कितना रकबा अभी तक उनके जरिये से सींचा गया है ?

श्री रामर्मूति--आबपाशी करने लगे हैं यह बात तो जरूर मालूम है लेकिन कुल कितना रकबा सिंचाई का हुआ इसकी मेरे पास कोई फेहरिस्त नहीं है ।

ग्राम ओरा, जिला आजमगढ़ में कूप निर्माण के लिए सहायता

*३७--श्री उमाशंकर (जिला आजमगढ़)--क्या सरकार कृपा करके यह बतायेगी कि ग्राम सभा ओरा, तहसील सदर, जिला आजमगढ़ में राजकीय सहायता से कितने सिंचाई के कुयें अब तक बने हैं और किन-किन सज्जनों को उनकी ग्रांट दी गई है ?

श्री रामर्मूति--ग्राम ओरा, तहसील सदर, जिला आजमगढ़ में राजकीय सहायता से ५ सिंचाई के कुयें बनाये गये हैं और उन सब पर राज सहायता पाने वाले कृषकों के नाम यह है--

१--श्री दूध नाथ गुप्त
२--श्री राजदेव उपाध्याय
३--श्री दूध नाथ लाल
४--श्री मुनीश्वर राम हरिजन
५--श्री बेचन राम

*३८--श्री उमाशंकर--क्या ग्राम सभा ओरा के प्रधान ने उन कुओं के न बनने और सरकारी रकम का दुरुपयोग करने के संबंध में कोई सरकार से शिकायत की थी ? यदि हां, तो उसकी जांच किस अधिकारी ने की है और उसने सरकार को क्या सूचना दी है ?

श्री रामर्मूति--जी हां। शिकायत की जांच नायब सहसीलदार, सदर तहसील, आजमगढ़ और सहायक कृषि इंजीनियर, बनारस ने की और उनकी रिपोर्ट के अनुसार शिकायत निराधार साबित हुई।

श्री उमाशंकर--क्या सरकार कृपा कर यह बतायेगी कि ग्रामसभा के प्रधान ने अपनी दरख्वास्त में कहा है कि दूधनाथ उपाध्याय और राजदेव उपाध्याय के कुयें पुराने बने हैं और यह महज सिमेंटेड किये गये हैं ?

श्री अध्यक्ष--यह तो उन्होंने बता दिया कि आरोप सही नहीं पाये गये ।

श्री उमाशंकर--क्या सरकार कृपा करके बतायेगी कि जांच करते समय ग्राम सभा के सदस्य तथा प्रधान को भी बुलाया गया था ?

श्री रामर्मूति--अब इसमें तो डिटेल नहीं है कि किस किस को बुलाया था, लेकिन जांच करते समय ग्रामसभा के आदमी अवश्य रहे होंगे।

श्री उमाशंकर--क्या माननीय मंत्री इस सदन के किसी माननीय सदस्य को भेजकर असलियत का पता लगाने का प्रयत्न करेंगे ?

श्री रामर्मूति--वहां से कलेक्टर की रिपोर्ट आ गयी है। अगर माननीय सदस्य इन कामों में पड़ जायेंगे तो खासी मशकिलात उनके सामने आने लग जायंगी ।

सगड़ी तहसील, जिला आजमगढ़ में कयाड़ तथा सुकसुई नदियों पर बांध बनाने के लिए प्रार्थना-पत्र

*३९—श्री उमाशंकर—क्या सिंचाई मंत्री बतायेंगे कि उनके पास हाल में सगड़ी तहसील, जिला आजमगढ़ की कयाड़ तथा सुकसुई नदी में बंधियां डाल कर वहां की धान की फसल को सूखे से बचाने का सुझाव आया था? यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही हुई?

श्री रामसूर्ति—कयाड़ और सुकसई नदियों पर बांध व रेगुलेटर बनाने के सुझाव प्राप्त हुये थे, कयाड़ नदी पर एक बांध तथा रेगुलेटर ग्राम विन्दवल के समीप बनाया जा चुका है। कयाड़ नदी पर दूसरा बांध व रेगुलेटर ग्राम जेराजपुर के निकट जून १९५५ तक बना दिया जायगा। सुकसई नदी की सर्वे हो गई है और बांध इत्यादि के प्रस्तावों की जांच की जा रही है।

श्री उमाशंकर—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि कयाड़ में कहां कहां बन्धी बनाने का सुझाव आया था?

श्री रामसूर्ति—स्थानों के नाम मेरे पास इस वक्त नहीं हैं।

श्री उमाशंकर—क्या सरकार को यह सूचना है कि विधवल और जयराजपुर बांध में १ मील से कम का फासला है?

श्री रामसूर्ति—हो सकता है।

श्री उमाशंकर—क्या सरकार के पास यह प्रार्थना-पत्र आया है कि कडैया पर गुसाईपुर दुबैला बांध बन जायगा तो हजारों मन धान की फसल बढ़ जायगी?

श्री रामसूर्ति—जी हां, इस प्रार्थना-पत्र में उसका जिक्र है।

श्री गेंदासिंह—क्या सरकार इस बांध की उपयोगिता के प्रश्नों पर विचार करेगी?

श्री कमलापति त्रिपाठी—मैं अभी आजमगढ़ गया था और तमाम प्रश्नों पर मशविरा कर लिया गया था। मुझे खेद है कि माननीय सदस्य उस समय वहां उपस्थित नहीं थे नहीं तो उनकी भी राय ले ली जाती।

जौनपुर जिला जेल के एक साल से अधिक अवधि तक अदालत में उपस्थित न किये जाने वाले क़ैदी

*४०—श्री बाबूनन्दन (जिला जौनपुर)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि जौनपुर जिला जेल में कितने कैदी किस किस जुर्म के ऐसे हैं जिनकी करीब १ साल या एक साल से अधिक से कोई तारीख कोर्ट के सामने हाजिर होने की नहीं पड़ी?

श्री सैयद अली जहीर—ऐसा कोई कैदी नहीं है।

लखीमपुर-एरा-ईसानगर सड़क के बाढ़-ग्रस्त भागों की मरम्मत

*४१—श्री जगन्नाथ प्रसाद (जिला खीरी) (अनुपस्थित)—क्या सरकार कृपा करके बतायेगी कि जिला खीरी में बाढ़ के कारण सार्वजनिक निर्माण विभाग की कौन कौन सी सड़कों तथा पुलियों को हानि पहुंची है?

श्री विचित्र नारायण शर्मा—लखीमपुर-एरा-ईसानगर सड़क कुछ पुलियों के पास अधिक तेज बाढ़ होने के कारण मामूली तौर से मील ६, १५, १६ व १९ में कट गई थी तथा मील ६ की दो और मील १६ व १९ की एक-एक पुलियां टूट गई थीं।

*४२—श्री जगन्नाथ प्रसाद (अनुपस्थित)—क्या सरकार इन सड़कों तथा पुलियों की मरम्मत इसी वर्ष कराने की कृपा करेगी ?

श्री विचित्र नारायण शर्मा—१६वें मील के अंतिम भाग, जोकि शारदा नदी का है, के अतिरिक्त बाकी सड़क ठीक हो चुकी है। शारदा नदी के जल प्रवाह में आ जाने के कारण १६ वें मील की पुलियां बनाने की अब आवश्यकता नहीं है। शेष पुलियों को शीघ्र बनाने का प्रयत्न किया जायगा।

फतेहपुर जिले में पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत निर्मित मार्ग

*४३—श्री अनन्त स्वरूप सिंह (जिला फतेहपुर)—क्या सार्वजनिक निर्माण मंत्री वर्तमान पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत नवीन कच्ची या पक्की सड़क जो जिला फतेहपुर में सरकार द्वारा बनाई गई हो, उनकी तालिका सदन की मेज पर रखने की कृपा करेंगे ?

श्री लक्ष्मीरमण आचार्य—आवश्यक सूचना सदस्य महोदय की मेज पर रखी गई तालिका में दी है।

(देखिये नत्थी 'ग' आगे पृष्ठ १५० पर।)

फतेहपुर जिले में नलकूप बनाने का विचार

*४४—श्री अनन्तस्वरूप सिंह—क्या सिंचाई मंत्री वर्तमान पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत नवीन नहरें एवं नलकूप जो सरकार द्वारा जिला फतेहपुर में निर्मित हुये हों उनकी तालिका सदन की मेज पर रखने की कृपा करेंगे ?

श्री राममूर्ति—पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत फतेहपुर जिले में कोई भी नवीन नहरें नहीं बनी हैं। परन्तु ६ नलकूप आगामी वित्तीय वर्ष में वहां बनाये जायेंगे।

श्री अनन्तस्वरूप सिंह—क्या सरकार को अपनी उस योजना का ध्यान है जो उसने बांध को बन्द करके नलकूप बनाने की योजना बनायी थी ?

श्री राममूर्ति—जिस बांध का जिक्र आपने किया उसके बारे में इंजीनियर्स की राय ली गयी थी, उन्होंने उसका बनाना उपयुक्त नहीं समझा।

अतारांकित प्रश्न

जौनपुर जिले में एक आपरेटर के अधीन ट्यूबवेलों की संख्या

१—श्री बाबूनन्दन—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि जौनपुर जिले में एक आपरेटर कितने ट्यूबवेल पर काम करता है

श्री कमलापति त्रिपाठी—एक आपरेटर एक ट्यूबवेल पर काम करता है।

२—श्री राजाराम शर्मा (जिला बस्ती)—[२२ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

३—श्री शिवपूजन राय (जिला गाजीपुर)—[२२ मार्च, १९५५ के लिये स्थगित किया गया।]

महादेवा मेला गोली काण्ड के सम्बन्ध में कार्य स्थगन प्रस्ताव की सूचना

श्री अध्यक्ष--मेरे पास श्री रामेश्वर लाल ने एक कामरोको प्रस्ताव भेजा है कि बाराबंकी के महादेवा मेले में यात्रियों की भीड़ पर गोली चलायी गयी और उससे दो व्यक्ति मरे और अनेक घायल हुये और उससे गम्भीर परिस्थिति उत्पन्न हो गयी है। इसके साथ कोई पत्र इस बारे में कि यह खबर निश्चित है और यह सही है कि यह वाकया हुआ और उससे सरकार से भी संबंध है, ऐसा मेरे पास नहीं भेजा गया। मैं समझता हूं कि सिर्फ अखबार की खबर से यह बात उठाई गई है। इसलिये अनिश्चितता के कारण मैं इसकी इजाजत नहीं देता हूं कि यह उपस्थित किया जाय।

*उत्तर प्रदेश पथ-परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५

श्री अध्यक्ष--अब उत्तर प्रदेश पथ-परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५ पर विचार होगा।

खण्ड २

परिभाषायें

२--(१) विषय य प्रसंग में कोई बात प्रतिकूल न होने पर इस अधिनियम में--

(क) "निश्चित दिनांक" का तात्पर्य ४ फरवरी, १९५५ से है;

(ख) "नियत" का तात्पर्य इस अधिनियम के अधीन बनाये गये नियमों द्वारा नियत से है;

(ग) "सार्वजनिक सेवा वाहन" का वही अर्थ होगा जो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ में "पब्लिक सर्विस वहिकिल्स" का है और इसके अन्तर्गत सार्वजनिक वाहक (Public Carrier) भी है;

(घ) "मार्ग" (Route) का तात्पर्य किसी पथ अथवा पथों अथवा पथ या पथों के भाग या भागों से है जिसके या जिनके ऊपर कोई परिवहन वाहन (Transport Vehicle) ऐसी अनुज्ञा (permit) के अन्तर्गत प्रयोग के लिये अधिकृत हो जो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ के अधीन दी गयी हो या इस अधिनियम के न रहते दी जाती।

(ङ) "राज्य पथ परिवहन सेवा" (State Road Transport service) का तात्पर्य राज्य सरकार के किसी सार्वजनिक सेवा वाहन द्वारा परिवहन सेवा से है;

(च) "राज्य सरकार" का तात्पर्य उत्तर प्रदेश की सरकार से है;

(छ) "ट्रांस्पोर्ट कमिश्नर" का तात्पर्य राज्य सरकार द्वारा नियुक्त उत्तर प्रदेश के ट्रांसपोर्ट कश्मिनर से है तथा उसके अन्तर्गत कोई ऐसा अन्य अधिकारी भी है जिसे राज्य सरकार इस अधिनियम के अधीन ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के कृत्यों के संपादनार्थ अधिकृत करे;

---

*१२ फरवरी, १९५५ की कार्यवाही में छपा है।

(ज) उन शब्दों तथा पदों के, जिनकी परिभाषा इस अधिनियम में नहीं दी गई है, किन्तु जो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ में पारिभाषित हैं, वही अर्थ होंगे जो उन्हें उस अधिनियम में दिये गये हैं।

(२) इस अधिनियम में मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ के चैप्टर ४ के अन्तर्गत दिये गये किसी अनुज्ञा-पत्र (permit) के अभिदेश से उसके दशा में जहां उक्त अनुज्ञा-पत्र के अधीनस्थ एक से अधिक वाहन हो वह यह समझा जायगा मानों वह ऐसे प्रत्येक वाहन के लिये पृथक रूप से दिया गया कोई अनुज्ञा-पत्र है।

श्री पुत्तूलाल (जिला आगरा)—अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से यह संशोधन उपस्थित करता हूं कि खंड २ का उपखंड (२) निकाल दिया जाय और उसके स्थान पर निम्नलिखित रख दिया जाय—

"(२) इस अधिनियम में मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ के चेप्टर ४ के अन्तर्गत दिये गये किसी अनुज्ञा-पत्र के अभिदेश से यह समझा जावेगा कि वह केवल एक ही वाहन के लिए दिया गया अनुज्ञा-पत्र है और यदि उक्त अनुज्ञा-पत्र के अधीनस्थ एक से अधिक वाहन होंगे वे सब निरस्त समझे जावेंगे।"

माननीय अध्यक्ष महोदय, इस समय ऐसा देखा गया है कि अधितकर वाहन रखने वाले व्यक्तियों के पास एक से अधिक वाहन हैं। यहां तक कि बहुत से ऐसे हैं जिनके पास एक-एक दर्जन तक वाहन हैं जब कि दूसरी तरफ बहुत से ऐसे भी लोग हैं जो वाहन के अनुज्ञा-पत्र के लिए बार-बार प्रार्थना-पत्र देते हैं लेकिन फिर भी उनको अनुज्ञा-पत्र नहीं मिल पाता है। हमारी सरकार का यह उद्देश्य है कि चाहे कोई भी ट्रेड हो उसका लाभ केवल चन्द लोगों को ही न पहुंचे, बल्कि जहां तक हो सके अधिक से अधिक लोगों को एक व्यवसाय से लाभ हो। अगर एक ही व्यक्ति को एक से अधिक वाहन रखने के लिए अनुज्ञा-पत्र दिया जाता है या वह अधिक वाहन रख सकते हैं तो इसका नतीजा यह होगा कि इस व्यवसाय से जो कुछ भी लाभ होगा वह थोड़े से व्यक्तियों के हाथ में ही रह जायेगा। जिस तरह से बहुत लोगों को लाभ हो वही नीति प्रदेश के और देश के लिए अच्छी हो सकती है। इस समय देश में और प्रदेश में जो पूंजीवाद फैला हुआ है वह किसी हद तक दूर हो, इसलिये मैं यही मुनासिब समझता हूं कि एक व्यक्ति को केवल एक ही वाहन का अनुज्ञा-पत्र दिया जाय और अगर किसी के पास एक से अधिक वाहनों का अनुज्ञा-पत्र है तो एक के अतिरिक्त उसके सब अनुज्ञा-पत्रों को खारिज समझा जाय। अतः मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह इस संशोधन को स्वीकार करें।

श्री रामदास आर्य (जिला मुजफ्फरनगर)—अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से माननीय पुत्तूलाल जी द्वारा उपस्थित संशोधन का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। हमारा प्रदेश एक प्रगतिशील प्रदेश है और हम चाहते हैं कि यहां सबको रोजगार मिले। हम एक समानता चाहते हैं और जिन लोगों के पास रोजगार नहीं है उनको ऊपर उठाना चाहते हैं और ऊपर के लोगों को नीचे लाना चाहते हैं। इसी उद्देश्य से यह संशोधन माननीय पुत्तूलाल जी ने पेश किया है और यह भी कहा गया था जब यह बिल वहां जनरल डिसकशन के लिए पेश हुआ कि ड्राइवर और क्लीनर दो-दो गाड़ियों पर यह मालिक लोग एक-एक रखते हैं और वे उनकी दिक्कतों का पूरे तौर से ध्यान नहीं रखते। यह सब चीजें और शिकायतें इस संशोधन को मानने से दूर हो सकती हैं। यह मुनासिब नहीं है कि एक ही आदमी धन कमाये

और दूसरों को वंचित रखे, यह चीज इस देश और यहां के रहने वालों के लिए शोभनीय नहीं है। इसलिए रोजगार में अधिक से अधिक लोगों को मौका देना जरूरी है और गरीबों को भी मौका मिलना चाहिये और सहकारिता द्वारा ही इस कार्य को चलाया जाय तो बहुत से आदमियों को इसका लाभ मिल सकता है और बहुत से लोगों को रोजगार का अवसर हो सकता है। यह उचित नहीं है कि एक ही आदमी को अधिक परमिट मिलते चले जायं। इन शब्दों के साथ में राष्ट्रीयकरण और समाजीकरण चाहता हूं और इसी उद्देश्य को सामने रखते हुए एक आदमी के पास एक ही परमिट रहना चाहिये और जिनके पास अधिक हैं उनके कैन्सिल होने चाहिये और केवल एक ही उनके लिये शेष रखा जाय। इन शब्दों के साथ में इस संशोधन का समर्थन करता हूं।

मंत्री-उपमंत्री (श्री चतुर्भुज शर्मा)——माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय पुत्तूलाल जी ने और श्री हरदयाल सिंह जी ने जो संशोधन दिया है वह सही जगह पर नहीं है। यह परिभाषा का संशोधन है। इस परिभाषा का उद्देश्य यह है कि जिन लोगों के पास एक से ज्यादा परमिट्स मौजूद हैं और जिनके पास एक ही परमिट-पत्र हैं उसके अर्थ क्या होंगे यह समझाया गया है। उनका मंशा जो है उससे शायद बहुत से माननीय सदस्य यहां सहमत होंगे और कुछ उस हद तक शायद न जा सकें जितना वे चाहते हैं लेकिन वे देखेंगे कि धारा ४ में परमिट्स के निरसन अथवा परिष्करण के लिये प्राविजन है कि अगर कहीं उचित समझा जायगा तो वह कैंसिल कर दिये जायंगे। उसका एक तरीका है। इसमें हमने माना है कि जिन लोगों के परमिट्स कैंसिल किये जायेंगे उनको कुछ मुआविजे देने का भी सवाल है। लेकिन यह जगह इसके लिये उपयुक्त नहीं है और मैं इसलिये इसको मंजूर नहीं कर सकता। मैं इसका विरोध करता हूं और आशा करता हूं कि माननीय सदस्य इसको वापस ले लेंगे।

श्री पुत्तूलाल——माननीय अध्यक्ष महोदय, जैसा कि माननीय मंत्री जी ने कहा कि इस खंड ४ में इसका प्राविजन है। उसके बारे में मैं कहना चाहता हूं कि खंड ४ उन्हीं रास्तों पर चलने वाले वाहनों के लिये होंगे जिन पर सरकार स्वयं अपने वाहन इस्तेमाल करना चाहती है लेकिन उसमें यह बिल्कुल एक्सलेन्ड (explained) नहीं है कि जितने भी वाहन रखने वाले हैं उन सब पर इसका प्रभाव पड़ेगा। तो इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि वे इस पर फिर से सोच लें। मैंने उसको केवल इसीलिये रखा था कि इसका प्रभाव सभी वाहन रखने वालों पर पड़ता। यदि उचित समझें तो एक बार फिर सोच लें नहीं तो मैं वापस ले लूंगा।

श्री अध्यक्ष——उनका यह सुझाव था कि यह व्याख्या है और उसमें ऐसी चीज नहीं आ सकती। अगर आप चाहते हैं तो किसी अन्य स्थान पर इस बारे में आप संशोधन लाकर इस संशोधन को रख दें तो वह लाया जा सकता है लेकिन व्याख्या में ऐसी चीज नहीं आ सकती। उनका यह सुझाव था। मैं भी यह ठीक समझता हूं और अगर उन्होंने पहले मेरा ध्यान दिलाया होता तो मैं उसको पेश करने की इजाजत नहीं देता क्योंकि व्याख्या में यह आ नहीं सकता कि यह बात करो और यह न करो। व्याख्या में तो केवल अर्थ दिये जाते हैं। माननीय पुत्तूलाल जी! क्या आप इसे वापस ले रहे हैं?

श्री पुत्तूलाल——जी हां, वापस ले रहा हूं।

(सदन की अनुमति से संशोधन वापस लिया गया।)

श्री अध्यक्ष——प्रश्न यह है कि खंड २ इस विधेयक का अंग माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

खण्ड ३

पथ-परिवहन सेवा-संचालन का राज्य सरकार को अधिकार।

३—(१) यदि राज्य सरकार के मतानुसार सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुदक्ष पथ-परिवहन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकारी गजट में विज्ञप्ति प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकती है कि किसी ऐसे मार्ग पर या उसके किसी भाग में, जो निर्दिष्ट किया जाय, साधारणतः अथवा किसी वर्ग विशेष की पथ-परिवहन सेवायें इस अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार केवल राज्य सरकार द्वारा ही, अथवा रेलवे के सहयोग में (in conjunction with railways) राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित (run and operated) होंगी।

(२) उपधारा (१) के अधीन विज्ञप्ति उसमें वर्णित तथ्यों (facts) के विषय में निश्चायक साक्ष्य (conclusive evidence) होंगी।

श्री रामनारायण त्रिपाठी (जिला फैजाबाद)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से निम्नलिखित संशोधन उपस्थित करता हूं :—

खंड (३) को इस रूप में रख दिया जाय—

"३—यदि राज्य सरकार के सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुदक्ष पथ परिवहन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकारी गजट में विज्ञप्ति प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकती है कि प्रदेश के किसी भाग में इस कार्य के लिये नियत ढंग से रीजनल कारपोरेशन तथा सहकारी समितियों का संगठन करेगी।"

खंड ३ का उपभाग (१) इस प्रकार है :—

"यदि राज्य सरकार के मतानुसार सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुदक्ष पथ-परिवहन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकारी गजट में विज्ञप्ति प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकती है कि किसी ऐसे मार्ग पर या उसके किसी भाग में जो निर्दिष्ट किया जाय, साधारणतः अथवा किसी वर्ग विशेष की पथ-परिवहन सेवायें इस अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार केवल राज्य सरकार द्वारा ही, अथवा रेलवे के सहयोग में (in conjunction with railways) राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित (run and operated) होंगी।"

रेलवे के सहयोग में होंगी। तो इसका जो अन्तिम हिस्सा है कि इस विधेयक की यह स्कीम है कि राज्य सरकार यह मुनासिब समझती है कि वहां अच्छी तरह से सार्वजनिक हित में रोडवेज चलाई जाय और किसी रीजन के रूट को लेकर राज्य सरकार उस जगह पर गाड़ियां चला सकती है वह चाहे रोडवेज के साथ हो, अपने साथ हो या अन्य लोगों के साथ, तो अन्तिम हिस्से में यह रक्खा जाय कि राज्य सरकार को यह अधिकार होगा कि वह इस काम के लिये कार्पोरेशन और सहकारी समितियां स्थापित करे। यही मेरे संशोधन का मतलब है।

अध्यक्ष महोदय, उस दिन जब इस विधेयक पर साधारण वादविवाद हो रहा था तो जब आजकल की अर्थनीति का सवाल उठा तो सरकार के दल के बहुत से सदस्यों

को इस बात पर आश्चर्य हुआ जब हमारी तरफ से यह कहा गया कि राष्ट्रीयकरण हम सरकारीकरण को नहीं कहते और सही राष्ट्रीयकरण वह है जो समाजीकरण हो, बहुत से लोगों की समझ में बात नहीं आई और नाना प्रकार की कल्पनायें माननीय सदस्यों ने कीं और विरोधीदल पर हमला किया। बहुत से लोगों को समाजवाद के आदर्श गिरते हुए नजर आये, बहुत से लोगों को हमारी नीति और रीति खोखली नजर आई। लेकिन मैं इस अवसर पर माननीय सदस्यों को बतलाना चाहता हूं कि दो अर्थनीतियां अब तक कार्य करती रही हैं। एक तो पूंजीवादी प्रणाली की और दूसरी रूस की नीति जिसमें सरकारीकरण शामिल है। सरकारीकरण में दुनिया अब तक इस नतीजे पर पहुंची है कि सरकारी संस्थाओं के जरिये से जो काम किया जाता है कि उसमें कर्मचारियों में पर्सनल इनिशियेटिव या प्राइवेट एंटरप्राइज वाला माद्दा नहीं रहता यह समझ कर कि यह सरकारी काम है और फिर हमारा तो नेशनल करेक्टर अभी बिल्ड भी नहीं हुआ है, उसमें बड़ी कमी है। लोग समझते हैं कि सरकारी रोडवेज या सरकारी विभागों को जो नुकसान होता है उसका किसी व्यक्ति विशेष से सम्बन्ध नहीं है। इसलिये जब से रोडवेज चली हैं तब से लोग यह समझते हैं कि किसी तरह से ८ घंटे की ड्यूटी दे देनी चाहिये, खानापुरी हो जानी चाहिये। कोई रोडवेज उनकी निजी चीज नहीं है।

दूसरी प्रणाली पूंजीवादी प्रणाली रही है। उसके बारे में यह प्रख्यात है कि उसमें पर्सनल इनिशियेटिव तो रहता है जो बात कि सरकारीकरण में नहीं होती लेकिन उसमें निजी फायदे की बात की ओर अधिक ध्यान रहता है, जनता की सुविधा की ओर नहीं। ये दोनों चीजें ऐसी हैं जिनको दुनिया पसन्द नहीं कर रही है। दोनों में यह तजुर्बा हुआ कि जनता का फायदा किसी में भी नहीं है। सरकारी विभाग से जो चीज संचालित होती है उसमें तो पर्सनल एनिशियेटिव नहीं रहता, एक मेकेनिकल तरीके से सरकारी कर्मचारी काम करते हैं और दूसरी तरफ पूंजीवादी व्यवस्था में यह नुक्स है कि पूंजीपति अपने स्वार्थ के लिये जनता के कल्याण को नहीं देखता। जनता के कल्याण को वह उसी हद तक देखता है जहां तक कि उसके लाभ पर असर नहीं होता। इसलिये महात्मा गांधी ने नया रास्ता संसार को दिया और सत्ता के विकेन्द्रीयकरण की बात उन्होंने कही। उन्होंने कहा कि स्वतन्त्र हिन्दुस्तान में जगह-जगह गांवों में सेल्फ सफीशेंट यूनिट्स बनाये जायं और उनके सुपुर्द सारा प्रबन्ध कर दिया जाय। माननीय सदस्य इस बात को अच्छी तरह से जानते हैं कि गांधी जी ने कल कारखानों में भी विकेन्द्रीयकरण की बात कही है। ताकि घरेलू उद्योग-धंधों को प्रोत्साहन मिले। जो गांव खाने के लिये अनाज, पहनने के लिये कपड़ा और रहने के लिये मकान की व्यवस्था कर सकता है वही सेल्फ सफीशेंट विलेज बन सकता है। तो प्रजा समाजवादी पार्टी ने भी उन्हीं गांधी जी के उसूलों को ले करके दोनों पूंजीवादी व्यवस्था और सरकारीकरण अथवा रूस की व्यवस्था से अलग एक तीसरा रास्ता निकाला और उसका कहना यह है कि प्राइवेट इन्टरप्राइज का माद्दा भी हो और साथ ही साथ सरकारीकरण में जो मेकेनिकल डिफेक्ट होता है उसको भी दूर किया जाय। वह भी उसमें न आने पाये।

हमने अपने घोषणा-पत्र में यह कहा है कि जब हम इंडस्ट्रीज को लेंगे तो उनका सोशलाइजेशन करेंगे, उनको रीजनल कारपोरेशन्स को सुपुर्द कर देंगे। मसलन सरकार ने सीमेंट फैक्ट्री चलाई, रोडवेज चलाई और उनके लिये एक कंट्रोल बोर्ड बना दिया। उसमें आसानी हो जाती है लेकिन जो डिफेक्ट्स सरकारीकरण में है वह सीमेंट फैक्ट्री में भी है और रोडवेज में भी। हम यह ख्याल नहीं करते हैं कि हिन्दुस्तान एक ऐसा देश है जिसमें हम 'पर कैपिटा' उतना कैपिटल नहीं लगा सकते हैं जितना कि वह अमरीका वगैरह में लगाते हैं। रूस में एक दूसरी व्यवस्था है और हम यहां एक तीसरी व्यवस्था रखना चाहते हैं इस व्यवस्था को सोशलाइजेशन कहते हैं और सरकार जो

[श्री रामनारायण त्रिपाठी]

व्यवस्था चला रही है उसको सरकारीकरण कहते हैं। पूछा गया था कि यह व्यवस्था दुनिया में कहीं और है भी? हमारी तरफ से बतलाया गया था कि यूगोस्लोविया इसी व्यवस्था का प्रयोग कर रहा है। इस सम्बन्ध में मार्शल टीटो का एक वाक्य सदा स्मरण रखने योग्य है कि "State ownership is the worst form of socialization" (राज्य स्वत्व समाजीकरण का निम्नतर रूप है)। महात्मा गांधी के इस तरीके का वहां सफल प्रयोग हो रहा है। वहां छोटे-छोटे यूनिट्स, एग्रीकल्चरल यूनिट्स और कल कारखानों के यूनिट्स मजदूरों के सपुर्द कर दिये जाते हैं, वही उसका संचालन करते हैं और वहां यह प्रचलित है कि वह सेंट्रल पार्लियामेंट को मुनाफे का २० या २५ परसेंट भेज दिया करते हैं और उनसे कोई सीधा टैक्स नहीं लिया जाता। इसी तरह से उन्होंने जमीन आपस में बांट कर एग्रीकल्चरल यूनिट्स बना रखे हैं। खेती की पैदावार का प्रबन्ध वहां के लोग करते हैं और जो मुनाफा हो जाता है उसमें से सेन्ट्रल गवर्नमेंट के संचालन के लिये एक हिस्सा भेज दिया जाता है। तो महात्मा गांधी ने जो कल्पना की थी उसको समझने वाले लोग जानते हैं कि सोशलाइजेशन में सेन्टर पर ही भरोसा लगा कर नहीं बैठ जाना चाहिये। कांग्रेस के खिलाफ हमारा यही एक विरोध है। वह रूस की तरह, अमरीका की तरह सेंट्रलाइज्ड तरीके से हिन्दुस्तान की इंडस्ट्रीज को चलाना चाहती है जिसके लिये कि उसके पास कैपिटल नहीं है और उसके कारण उसे परमुखापेक्षी होना पड़ता है, उसे रूस का मुंह देखना पड़ता है, उसे अमेरिका का मुंह ताकना पड़ता है। हमारे यहां छोटे-छोटे उद्योग धंधे ही पनप सकते हैं और उनसे सेल्फ सफीशियेन्ट यूनिट्स कायम हो सकती हैं। हम बिजली का प्रयोग करेंगे लेकिन उसके लिये हाथ का चरखा काम नहीं आयेगा। उसके लिये हमें सुधारे हुए चरखों का इस्तेमाल करना पड़ेगा या पावर लूम्स को हम काम में ला सकते हैं और इस प्रकार हमारे देश की समृद्धि और दौलत बढ़ सकती है। तो इस नये समाजीकरण के सिद्धान्त के अनुसार हमने इस संशोधन को रखा है ताकि माननीय सदस्य इसे समझ लें कि सरकारीकरण और समाजीकरण में क्या अन्तर है।

अध्यक्ष महोदय, जो कारपोरेशन्स और कोआपरेटिव सोसाइटीज की बात कही है उस सिलसिले में मैं कहूंगा कि यह ऐसी संस्थायें होती हैं कि जो अपना प्रबन्ध स्वयं करती हैं और कारपोरेशन्स के बारे में नारायणदत्त जी ने बताया था कि एक सेन्ट्रल गवर्नमेंट का ऐक्ट है उसका नाम है--The Road Transposrt Corporations Act,1950. इसमें पूरी व्याख्या दी गई है जिसके दो एक उद्धरण मैं आपकी आज्ञा से पेश करना चाहता हूं। इसमें पावर्स आफ कारपोरेशन्स के बारे में लिखा है--

"*Powers of Corporation*—(1) subject to the provisions of this Act, a Corporation shall have power—

(*a*) to operate road transport services in the State and in any extended area;

(*b*) to provide for any ancillary service;

(*c*) to provide for its employees suitable conditions of service including fair wages, estiblishment of provident fund, living accommodation, places for rest and recreation and other amenities".

तो यह तो पावर्स होंगी। फंड्स वगैरह के बारे में अध्यक्ष महोदय, व्यवस्था इस ऐक्ट के सेक्शन २२ और २३ में है—

"*22—General Principle of Corporation's finance*—It shall be the general Principle of a corporation that in carrying on its undertaking it shall act on business principles."

तो इसमें बिजनेस प्रिंसिपल्स के बारे में लिखा है। हमारी तरफ से जब कुप्रबन्ध की वजह से और ज्यादा मुनाफा न होने की वजह से सरकार की आलोचना की जाती है तो कहा जाता है कि सेवा भावना से हम रोडवेज चला रहे हैं, इसमें मुनाफा लेने की बात नहीं है। सेवा की भावना से अगर यह सरकार रोडवेज चलाना चाहती है तो वह जनता जो कच्चे रास्ते पर रहती है उसकी सेवा क्यों नहीं की जाती। अपनी बसेज के लिये तो सरकार पक्की सड़कें लेती है। यह कहां तक उचित है।

"23. *Capital of the Corporation*—(1). The Central Government and the State Government may provide to a Corporation established by the State Government, in such proportion as may be agreed to by the Corporation for the purpose of carrying on the undertaking or for purposes connected therewith on such terms and conditions, not inconsistent with the provisions of this Act, as the State Government may, with the previous approval of the Central Government, determine.

(2) Where the capital of a Corporation is not provided under sub-section (1), the Corporation may raise, by the issue of shares, such capital as may be authorised in this behalf by the State Government."

अध्यक्ष महोदय, इस कारपोरेशन के संबंध में यह कहा गया कि स्टेट गवर्नमेंट . . . . .

श्री अध्यक्ष—आप ज्यादा डिटेल में जा रहे हैं, इस विधेयक के संबंध में तो आपका संशोधन नहीं है कि वे बातें इसमें आना चाहिये।

श्री रामनारायण त्रिपाठी—मैंने आपको बताया कि इस कारपोरेशन ऐक्ट में यह भी है कि स्टेट गवर्नमेंट उसके फाइनेंसेज की गारन्टी लेती है सरकार द्वारा भी शेयर्स लिये जाते हैं। अब हमारे सामने दो समस्याएं—एक प्राइवेट आपरेटर्स की और दूसरी सरकारी बसेज की हैं। रेलवे का भी सरकार का ख्याल है। दूसरे उसमें यह भी किया गया है कि दूसरे के जरिये से हम रोडवेज आपरेट करा सकते हैं। तो अगर कारपोरेशन बना लिया जाय तो व्यवस्था हो सकती है कि शेयर्स को हम कनवर्ट कर लें कि इतने शेयर उसके होंगे जनता को भी यह अधिकार होगा कि वह शेयर्स इकट्ठा करके इस कारपोरेशन के चलाने में मदद करे। तो फायदा यह होगा कि ४,५ करोड़ रुपये डेफिशिट फाइनेंसिंग के जमाने में और ४ करोड़ से ज्यादा ही इस रोडवेज में लगे हैं, तो उससे ज्यादा पैसा हम जनता से और प्राइवेट लोगों से इकट्ठा कर सकते हैं और जो डेफिसिट फाइनेंसिंग है वह भी पूरी हो सकती है। एक व्यक्ति या संस्था अधिक हिस्सा न खरीद ले इसके लिये यह रोक हो सकती है कि एक आदमी के इससे ज्यादा शेयर नहीं होंगे, नियंत्रण सरकार कर ही सकती है। अध्यक्ष महोदय, मेरा विचार है कि हर पुरानी कमिश्नरी की जो डिवीजन्स हैं उनमें एक-एक कारपोरेशन बना दी जाय जैसे रुहेलखंड डिवीजन रोडवेज कारपोरेशन, बनारस डिवीजन रोडवेज कारपोरेशन, मेरठ, झांसी वगैरह। तो मैं समझता हूं कि वहां की जनता इस कारपोरेशन के चलाने में हिस्सा लेगी, उनको अपनी संस्था को स्वयं चलाने की सरकार की सहायता के बगैर ही, एक तो भावना पैदा होगी जिससे सेंट्रलाइज्ड इकोनोमी में, रूस में या इस तरह की पूंजीवादी एकोनोमी में, जो डिफ़ेक्ट्स हैं वह दूर हो जाते हैं और पूंजीवाद भी खत्म हो जाता है। लोगों में एक शक्ति पैदा होगी कि वे अपना प्रबन्ध अपने आप कर सकें। दूसरे कम्पटीशन भी हो सकता है। गोरखपुर रोडवेज कारपोरेशन और मेरठ रोडवेज कारपोरेशन दोनों की बसेज में कम्पटीशन होगा, एक दूसरे की जानकारी करेंगे कि वहां यह सुविधा दी जाती है तो वह भी अपने यहां उसी तरह की सुविधा पहुंचाने का प्रबन्ध करेंगे। और दूसरे यह भी होगा कि सरकार को जो व्यर्थ का बोझ लेना पड़ता है वह भी दूर हो जायगा। सरकारी कर्मचारी नहीं समझते हैं कि कितना नुकसान इसमें होता है और कभी वक्त आयेगा बजट के जमाने में तो बताया जायगा कि सेंट्रल वर्कशाप में किस तरह से पुरजे लाये जाते हैं, किस तरह से पुरजे

[श्री रामनारायण त्रिपाठी]

बदले जाते हैं बिना मतलब के, किस तरह से प्राइवेट दोस्तों को ओब्लाइज किया जाता है गाड़ियां दे देकर,यह सब इसलिये कि वह समझते हैं कि सरकारी मामला है, हमारा क्या जाता है, लेकिन कारपोरेशन होगा तो प्राइवेट इनीशियेटिव भी होगा और पूंजीवादी व्यवस्था के जो दोष हैं, वह भी दूर हो जायेंगे। महात्मा गांधी की बताई हुई जो डीसेंट्रलाइज्ड इकानामी की व्यवस्था है, उसके आधार पर यह कारपोरेशन काम करेंगे और इसी को प्रजा सोशलिस्ट पार्टी सोशलाइजेशन कहती है।

हमने घोषणा पत्र में बता दिया है कि हम सरकार के द्वारा जब्त की गई इंडस्ट्रीज को स्वयं न चलावेंगे बल्कि हम उनको कारपोरेशंस के सिपुर्द करेंगे तो मैं समझता हूं कि अब भी समय है। एक सेंट्रल ऐक्ट भी है सरकार के पास। इस संशोधन को स्वीकार करके, कुछ ऐसी व्यवस्था की जा सकती है कि चार छः महीने तक जो पुरानी व्यवस्था है वह चले और इसके बाद कारपोरेशन बनाया जाय। सरकार इसको मान कर उत्तर प्रदेश में एक नयी व्यवस्था कायम करे जिसमें न तो पूंजीवादी व्यवस्था का दोष है और न सरकारीकरण द्वारा उत्पन्न दोष हैं। मुझे तो आश्चर्य है परिवहन मंत्री जी ने कहा कि मैंने तो सिर्फ महात्मा गांधी का ही अर्थ शास्त्र पढ़ा है, कोई दूसरा अर्थशास्त्र पढ़ा ही नहीं और उसके बाद भी वह ऐसी व्यवस्था को स्वीकार नहीं करते। सन् १९२१ में शायद उन्होंने कुछ लेख महात्मा गांधी के पढ़े थे। मैं यह कहना चाहता हूं कि मेरा संशोधन तो उसी आधार पर महात्मा गांधी द्वारा बतायी हुई जो सोशलाइजेशन की अर्थ व्यवस्था है, उसी पर कायम है, मैं समझता हूं कि इसमें तो उन्हें कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये। इसके द्वारा हम अपने प्रदेश में ऐसी व्यवस्था पैदा करेंगे जिसमें कोई दोष नहीं होगा और जो कि सही माने में समाजीकरण होगा। जिसमें कि वर्कर्स को तनख्वाह के उसके अलावा मुनाफे की भी व्यवस्था की जा सकती है और जिसमें अधिकारी और सब लोग मिलकर समुचित लाभ का भी ध्यान रक्खेंगे और उसके समुचित प्रबन्ध का भी ध्यान रखेंगे।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी (जिला आगरा)——अध्यक्ष महोदय, जो संशोधन मेरे मित्र माननीय रामनारायण त्रिपाठी जी ने प्रस्तुत किया है मैं उसका विरोध करता हूं। मैं यह समझता हूं कि कारपोरेशन बनाने का अधिकार तो वैसे ही सरकार को है, जो कि मूल विधेयक में है। लेकिन मैं जो मुख्य बात नहीं समझ पाया और जिसके ऊपर कि मेरे मित्र त्रिपाठी जी ने जोर दिया कि युगोस्लाविया में इस तरह से कारपोरेशन बनाकर समाजीकरण किया जा रहा है, तो जहां तक कारपोरेशन बनाने का सवाल है मैं समझता हूं कि प्रबन्ध की दृष्टि से अगर हम कारपोरेशन बनायें तो वह तो बात समझ में आती है और वह गवर्नमेंट भी कर सकती है और इसके लिये यहां एक कमेटी बैठी भी थी जिसने कुछ ऐसी सिफारिश की थी। लेकिन कारपोरेशन बनाना सरकारीकरण से समाजीकरण कर देगा यह मेरी समझ में नहीं आया। कुछ चन्द आदमियों को, थोड़े से व्यक्तियों को हिस्सा दे दिया जाय और उनको मोनोपली दे दी जाय ट्रांसपोर्ट की, उसका तो नाम हुआ समाजीकरण और जहां कि सारी जनता का, प्रदेश की सारी जनता का अधिकार है, उसको हम कहते हैं सरकारीकरण, यह बात मेरी समझ में नहीं आयी।

श्री अध्यक्ष——इसमें जो आप जिक्र कर रहे हैं मोनोपली दे दी जाय तो उनके संशोधन में मोनोपली का तो कोई जिक्र नहीं है।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी——जी नहीं।लेकिन यह जो उन्होंने कहा कि सब ट्रांसपोर्ट उन्हीं का होगा तो इसका यही माने होता है।

श्री अध्यक्ष——लेकिन उनके संशोधन में कारपोरेशन कायम करने का तो जिक्र है लेकिन यह कहीं पर नहीं दिया है कि सिर्फ कारपोरेशन को ही यह अधिकार होगा की बस चलायें अन्य व्यक्तियों को भी अधिकार रहेगा, ऐसा मालूम होता है।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी—अध्यक्ष महोदय, जैसा उन्होंने बतलाया मेरठ रोडवेज कारपोरेशन मेरठ रीजन में चलेगा, बनारस रोडवेज कारपोरेशन बनारस में चलेगा।....

श्री अध्यक्ष—मैं तो उनके संशोधन के जो शब्द हैं उसी पर जाऊंगा, उनके भाषण से अर्थ कुछ भी निकले, लेकिन जो संशोधन के शब्द हैं उन्हीं को लेकर विचार हो सकता है।

श्री शम्भूनाथ चतुर्वेदी—अगर दूसरे लोगों को चलाने का अधिकार रहता है और प्राइवेट इंटरप्राइज प्रतियोगिता कर सकती हैं तब तो समाजीकरण का सवाल ही नहीं पैदा होता। अगर किन्हीं खास आदमियों को सरकार मदद दे दे और उन्हें रुपया दे दे और कुछ अपने साधनों से चलें तो इसके तो माने यह है कि वह डिस्क्रीमिनेशन करती है। तो मेरा कहना यह है कि हम महज लफ्जों के चक्कर में न पड़ें। ज्वाइन्ट स्टाक कम्पनी में भी बहुत से शेयर होल्डर्स होते हैं।

जब हम उसको कारपोरेशन का नाम दे देते हैं तो समाजीकरण हो जाता है और ज्वाइन्ट स्टाक कम्पनी का दें तो केपिटलिज्म रहता है, यह बात मेरी समझ में नहीं आई। प्रबन्ध की सुविधा की दृष्टि से अगर कारपोरेशन बनाया जाय तो वह दूसरी बात है। ट्राईपार्टाइट जो स्कीम थी उसमें मोटर ओनर्स को यह सुविधा दी गयी थी कि वे भी उसमें शेयर दें, इसलिये उनकी भी गाड़ियां उसमें रह सकती थीं और इससे उनमें बेकारी नहीं होती। सरकार का नियंत्रण भी रहता और उसमें आमदनी पर भी कंट्रोल रहता और जो लाभ नेशनलाइजेशन के हैं वह भी उसमें मौजूद रहते, लेकिन दुर्भाग्यवश वह स्कीम नहीं आ सकी। लेकिन महज यह कि कारपोरेशन बना दी जाय और वह चन्द व्यक्तियों के हाथ में दे दी जाय, इसका हमको बड़ा दुखद अनुभव रहा है, जैसे दामोदर वैली कारपोरेशन, जिसके बारे में पार्लियामेंट में इतनी शिकायतें हुईं कि जिसकी हद नहीं है और अन्त में पार्लियामेंट को सोचना पड़ा कि किस प्रकार से वह उस पर इफेक्टिव कंट्रोल रख सकती है। अन्ततः किसी भी कारपोरेशन को, किसी छोटे से ग्रुप को कोई स्टेट अपनी पावर डेलीगेट नहीं कर सकती हम नाम उसका कुछ भी रख लें। मैं समझता हूं कि जहां सारे देश की जनता का कंट्रोल है वही वास्तव में समाजीकरण है, बजाय इसके कि चन्द आदमियों के हाथ में, चाहे वह उसी व्यवसाय के आदमी हों, किसी चीज का कंट्रोल दे दिया जाय और फिर उसको समाजीकरण का नाम देना, मैं तो समझता हूं कि समाजीकरण की एक बड़ी अजीब सी तस्वीर होगी जिसको हमारे त्रिपाठी जी ने सामने रखा है। इस वजह से मैं समझता हूं कि इसमें अगर उस तरह की चीज वह रखते जिसमें गवर्नमेंट और जो वहां पर आपरेटर्स हैं और रेलवे चाहे आती या न आती ये तीनों उसमें अपने शेयर्स रखते और इस तरह की कारपोरेशन बनती तो वह बात समझ में आ सकती थी। यह तो लाजमी है कि मोनोपोली उसमें होगी ही। ट्रांसपोर्ट तो मोनोपोली बेसिस पर ही गवर्नमेंट ले सकती है और चला सकती है। अगर इस तरह की चीज सामने आती, तो दूसरी बात थी, लेकिन जैसा कि कारपोरेशन का उन्होंने सुझाव दिया है, मैं समझता हूं कि वह देश के लिये हितकर नहीं होगा। मैं इसका विरोध करता हूं।

*श्री रामनरेश शुक्ल (जिला प्रतापगढ़)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं तो माननीय त्रिपाठी जी के इस संशोधन का विरोध करने के लिये इस कारण से खड़ा हुआ हूं कि उनके दल का प्रयत्न जहां तक इस विधेयक का संबंध है, केवल यह जान पड़ता है कि किसी प्रकार से जो थोड़े से व्यक्ति इस प्रदेश में इस रोजगार को कर रहे हैं, घुम फिरा करके उन्हीं लोगों के हाथ में वह पहुंच जाय। चाहे माननीय अध्यक्ष महोदय. वह माननीय उपाध्याय जी हों, जब कि उन्होंने अपने दल की नीति का वर्णन इस सदन में किया था। चाहे वह माननीय राजनारायण जी हों और आज एक नयी शक्ल और एक नये रंग से माननीय त्रिपाठी जी ने इस संशोधन को रखा। कारपोरेशन के विषय में बात करते समय उन्होंने यह भी चर्चा की कि सरकार जो कर रही है

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री रामनरेश शुक्ल]

वह सरकारीकरण है और एक रंगीन लिबास पहनाकर के समाजीकरण की तरफ इशारा कर रहे हैं। माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं बहुत दिनों से समझने का प्रयत्न कर रहा हूं कि यह सरकारीकरण कह करके उसके इस प्रयत्न को हलका करने का प्रयत्न किस प्रकार से वह कर रहे हैं। मेरे मित्र शम्भूनाथ जी ने अभी बतलाया कि क्या सरकारीकरण यदि मान भी लिया जाय,जो मौजूदा विधेयक में है तो माननीय त्रिपाठी जी के समाजीकरण से यह सरकारीकरण किस प्रकार से हल्का पड़ता है, यह वह बतलायें ? और थोड़े से व्यक्तियों के हाथ में पूरे तौर से इस बड़े रोजगार को दे देना यह कहां का समाजीकरण होगा ? माननीय अध्यक्ष महोदय, क्या यह हमारा कटु अनुभव नहीं है कि जब इस प्रकार के कारपोरेशन बनते हैं तो उसमें रिश्तेदार, नातेदार, दोस्त, अहबाब और पिछले दिनों में तो जिलेदार और सिपाही तक उसके सदस्य बना दिया जाया करते थे। क्या माननीय अध्यक्ष महोदय, इस प्रकार के कारपोरेशन की नीति को अपना कर आज जिन हाथों से यह रोजगार लिया जा रहा है जनता के हित के लिये, उनको फिर से घुमाफिरा कर ला देने का यह प्रयत्न नहीं है ? अगर यह प्रयत्न है माननीय अध्यक्ष महोदय, और मैं समझता हूं कि है तो ऐसे समाजीकरण का स्वागत हम तो कम से कम करने के लिये तैयार नहीं हैं। यह तो माननीय त्रिपाठी जी को ही मुबारिक हो और वह उसके लिये प्रयत्न कर सकते हैं। उन्होंने अपने भाषण के दौरान में यह भी कहा कि सरकार को जो घाटा होता है उसको वह सरकार का कुप्रबन्ध कहा करते हैं। यह बात कहना कि इसमें जनता की सेवा नहीं है। इसके लिये माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं इसको आंखों के ऊपर पट्टी बांधना समझता हूं, वाकयात को न देखना समझता हूं और दिन को रात कह देने के बराबर मानता हूं।

माननीय अध्यक्ष महोदय, यह बात अपनी जगह पर निश्चित है और यहां पर मैं सही हूं कि जब वह सरकारी बस पर बैठते हैं तो उनको भी आराम का अनुभव होता होगा,वैसे चाहे वह इसको कहें नहीं। बजाय इसके कि कुछ बसों में किराया न देना पड़ता होगा लेकिन सरकारी बसों में किराया देना पड़ता है, इतनी दिक्कत तो है। अध्यक्ष महोदय, मैं उनकी इस थ्योरी को समझ नहीं पाया हूं।

सब से ज्यादा अचम्भा तो मुझे इस बात का हुआ कि माननीय त्रिपाठी जी ने बड़ी तरकीब के साथ इसको गांधी जी के सिद्धांत से संबंधित कर दिया। अध्यक्ष महोदय, यह हमारे देश का दुर्भाग्य है कि आज इस देश में जो भी हो, सब महात्मा जी का नाम लेकर दुहाई देते हैं। कल चाहे वह इसको देखते हों या नहीं लेकिन आज कोई बाकी नहीं रहता जो उनके सिद्धांत की दुहाई न देता हो और अपने अर्थ के हिसाब से अपने मतलब को पूरा करने के हिसाब से सभी बातों में वह अर्थ लागू हो जाते हैं। यह भी अजीब सी बात है कि विकेन्द्रीयकरण के सिद्धांत को लेकर उन्होंने उसमें कारपोरेशन को ला दिया।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने भी विकेन्द्रीयकरण के सिद्धांत को समझने की कोशिश की है। लेकिन वह इस तरह लागू नहीं होगा जैसा कि आप चाह रहे हैं। जैसे भी होगा वह अपने रास्ते से होगा। फिर विकेन्द्रीयकरण का सिद्धांत यह नहीं है कि थोड़े से पूंजीपतियों के हाथ में कारपोरेशन का ढांचा देकर समाज के उत्पादन को सौंप दें या सरेन्डर कर दें। कभी भी महात्मा जी के विचार में यह नहीं था। उनके विचार में विकेन्द्रीयकरण के सिद्धांत में गांव एक इकाई बनता है। माननीय त्रिपाठी जी यह कहते कि सरकार गांव सभाओं को लाइसेंस दे दे और वह मोटर चलायें तो मैं समझता कि उनकी तस्वीर को वह समझ पा रहे हैं, उनकी रोशनी से रास्ता दिखाई पड़ रहा है। लेकिन गांव को विकेन्द्रीयकरण के पहले एक यूनिट माना जाता था महात्मा जी के सिद्धांत में। तो मैं यही आपके द्वारा प्रार्थना करूंगा कि संशोधन का हम विरोध करते हैं और चाहते हैं कि वह वापस ले लें जबकि हम समझ गये हैं कि यह प्रयत्न केवल इसलिये है, शुरू से लेकर आखीर तक कि किस प्रकार से जो मौजूदा मोटर के मालिक हैं वे रखे जा सकें और जिनके रखे जाने की गुंजाइश अब बाकी नहीं रह गयी है और इस कानून के पास हो जाने के बाद संभवतः नहीं रहेगी।

*श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—श्रीमन्, मैं आपकी आज्ञा से माननीय रामनारायण जी त्रिपाठी द्वारा प्रस्तुत संशोधन का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। मुझे इस बात का बहुत दुख है कि हमारे कुछ माननीय मित्र इस संशोधन के पर्याय को समझने में असमर्थ रहे। श्रीमन्, आप यह देखेंगे कि इसमें यह निश्चित कर दिया गया है कि किसी भी क्षेत्र में या राज्य में परिवहन प्रणाली को सुरक्षित करने के लिये और सुदक्ष रूप में चलाने के लिये आवश्यकता हो तो कारपोरेशन या सहकारी समितियों के निर्माण के द्वारा निश्चित रूप से एक परिवर्धन इस संशोधन द्वारा किया गया है। दरअसल इस संशोधन द्वारा क्षेत्र को इतना अधिक विस्तृत कर दिया गया है कि सहकारी संगठन से लेकर कारपोरेशन तक समाजीकरण का कोई भी सिद्धांत इसमें आ जाता है। दरअसल रामनारायण जी को मैं धन्यबाद दूंगा कि उन्होंने एक ऐसा संशोधन प्रस्तुत किया है जिससे हम समाजीकरण के संबंध में जितनी अधिक संगठनों की कल्पना कर या उनकी प्रक्रिया में उनका प्रयोग भी कर सकते हैं उन सब के लिये इस संशोधन में गुंजाइश है। अगर सरकार उचित समझे तो नियत विधि से उनके बारे में नियम बना सकती है कि किस प्रकार कारपोरेशन बनेगा, सहकारी रीजन्स में वह कैसे काम करेगा, काफी स्कोप इस सब के लिये इसमें रखा गया है। अब इसमें हमारे मित्र माननीय चतुर्वेदी जी को शंका यह हुई कि कारपोरेशन अगर बना दिया गया तो डिपार्टमेंट के बजाय कारपोरेशन हो जायगा इसलिये इससे तो फर्क होता नहीं है। अगर वह समझते हैं कि हमारे कहने का अर्थ यह है कि एक डिपार्टमेंट के बजाय कारपोरेशन कायम कर दिया जाय अगर वह डिपार्टमेंट और कारपोरेशन के बीच में जो अनिवार्य भेद है उसको नहीं समझते हैं तो मैं इसके लिये क्या कहूं। ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन कोई डिपार्टमेंट का दूसरा नाम नहीं है कि जिस प्रकार डिपार्टमेंट काम करता है उसी प्रकार कारपोरेशन भी काम करे। बल्कि जैसा मैंने उस दिन कहा था यह कारपोरेशन तो ऐसा होगा जिसमें ट्रांसपोर्ट से संबंधित सभी लोगों के नुमाइन्दे होंगे, जैसे रोडवेज के कर्मचारी हैं, उनके दो प्रतिनिधि रहेंगे, जो यात्री हैं, व्यापारी हैं, जो माल इधर से उधर भेजते हैं, उनके प्रतिनिधि रहेंगे, एक आध सरकार के भी प्रतिनिधि रहेंगे। तो इससे क्या होगा कि जो बिजनेस इंटरेस्ट है, जो वर्किंग इंटरेस्ट है, जो यात्री वर्ग है जिनका संबंध उससे है, उन सब का संबंध कारपोरेशन से रहेगा। वह कोई विभागीय समिति नहीं होगी बल्कि जनता की समिति होगी। उसमें हो सकता है कि माननीय रामनरेश जी, यात्रियों की तरफ से भेज दिये जायं कि आप बतलाइये कि प्रतापगढ़ की क्या हालत है। हो सकता है कि प्रतापगढ़ के क्लीनर को उसमें भेज दिया जाय कि वह बतलाये कि किस प्रकार पेट्रोल के कंजम्शन को कम किया जा सकता है। यह नहीं कि जो मैनेजीकरण हो गया है, जनरल मैनेजर, असिस्टेंट मैनेजर, ट्राफिक मैनेजर सर्विस मैनेजर ये सब उसमें नहीं रहेंगे। यह ठीक है कि आपने टाइम पर गाड़ी चला दी। हो सकता है कि थाने में गाड़ी खड़ी न रहती हो। लेकिन केवल इतने से ही तो काम नहीं चलता कि समय से बाबूजी दफ्तर जाते हैं और समय से आते हैं। यह लोक कल्याणकारी राज्य की पहचान नहीं। मैं माननीय शुक्ला जी से आपके द्वारा पूछना चाहता हूं कि अगर कौंसिल हाउस दस बजे खुल जाता है और कर्मचारी दस बजे चले आते हैं। तो क्या यह लोक कल्याणकारी राज्य की पहचान है? ऐसा नहीं है इसके बहुत से स्वरूप होते हैं जो माननीय शुक्ला जी और उनके मित्र जानते हैं। इसलिये इस ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन का निर्माण बहुत जल्द हो जाना चाहिये। जो एडहाक ट्रांसपोर्ट कमेटी की सिफारिश है वह यह कहती है शुरू से ही रोडवेज को डिपार्टमेंट द्वारा नहीं चलाना चाहिये, उसमें शब्द "from the outset" हैं। हमसे चार साल तक कहा गया कि इस रिपोर्ट पर विचार हो रहा है, लेकिन इस साल वह रिपोर्ट डिपार्टमेंट की लायब्रेरी में बड़ी सुरक्षित रखी हुई है। दीमकें खा रही हैं। मैं आपके द्वारा शुक्ला जी से दरख्वास्त करूंगा कि जरा पता तो लगायें कि एडहाक ट्रांसपोर्ट कमेटी की रिपोर्ट का हुआ क्या? जिसमें इस राज्य के ही नहीं बल्कि इस देश के ट्रांसपोर्ट के गण्यमान्य, लब्धप्रतिष्ठ, विशेषज्ञ, इस सरकार के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर और वर्तमान ट्रांसपोर्ट कमिश्नर भी मौजूद थे। उनकी एक मत से दी गयी रिपोर्ट को दीमकें चाट रही हैं।

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री नारायण दत्त तिवारी]

श्रीमन्, दुर्भाग्य से उस समय आप मौजूद नहीं थे जिस समय मैंने ए० डी० गोरवाला साहब की रिपोर्ट सुनायी थी। किस प्रकार उन्होंने बार-बार कहा है कि कार्पोरेशन के जरिये ही रोड ट्रांसपोर्ट का आर्गेनाइजेशन होना चाहिये। उन्होंने बतलाया है कि इस प्रकार के संगठनों को विभाग द्वारा चलाने में कितनी अड़चनें पड़ती हैं। यह सब उन्होंने बतलाया है। रोड ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन ऐक्ट के बारे में माननीय त्रिपाठी जी ने सारी बातें रख दीं। मैं तो एक ही बात कहूंगा कि अगर वह यह समझते हैं कि प्रजातंत्रीय पद्धति के अनुसार चलने वाली कार्पोरेशन से समाजीकरण नहीं होता है तो फिर किससे होने वाला है? आखिर म्युनिसिपैलिटीज क्या हैं? क्यों हम कहते हैं कि कबाल टाउन्स में हम कारपोरेशंस बनायेंगे? क्यों यह कहते हैं कि इंडस्ट्रियल फाइनेंस कारपोरेशन बनाने जा रहे हैं? उसको फाइनेंस डिपार्टमेंट क्यों नहीं चलाता? अगर एक डिपार्टमेंट के ही जरिये सारा काम चलने वाला है तो क्या जरूरत है रिजर्व बैंक आफ इंडिया की, क्या जरूरत है इंडस्ट्रियल फाइनेंस कारपोरेशन की, इतनी आटोनामस बाडीज क्यों बनायी जाती हैं? हम इनमें एक समाजवादी पुट देना चाहते हैं कि वास्तव में इसमें समाज के संबंधित अंगों के प्रतिनिधि इसमें हों, इसमें हमारे शुक्ला जी और उनके मित्रों को शिकायत है। लेकिन अब लिपिड़झिपिड़ से काम चलने वाला नहीं है। आज और अभी सरकार को जवाब देना होगा और मुझे आशा है कि सदन के सभी माननीय सदस्य मेरे साथ होंगे, कि या तो इस संशोधन को स्वीकार करें, नहीं तो सरकार अपनी नीति को स्पष्ट करे कि कब तक यह काम इसी तरह चलता रहेगा। प्लानिंग कमीशन की सिफारिश के बावजूद भी, ए० डी० गोरवाला की सिफारिश के बावजूद भी, ऐडहाक ट्रांसपोर्ट कमेटी की सिफारिशों के बावजूद भी और सारे सिद्धांतों के बावजूद भी रोडवेज को आज डिपार्टमेंट के द्वारा चलाया जा रहा है इसका स्पष्टीकरण होना चाहिये और आज अभी होना चाहिये।

*श्री व्रजभूषण मिश्र (जिला मिर्जापुर)—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, यदि मैं आपके समक्ष यह स्वीकार करूं कि समाजवादी भाइयों की समाजीकरण की व्याख्या मेरी समझ में अभी तक नहीं आयी तो मुझे संकोच नहीं होता। मैंने जितनों को सुना, जहां जहां सुनता हूं, मुझे अब तक स्पष्ट नहीं हुआ कि इनकी समाजीकरण की व्याख्या क्या है। एक कहानी यहां याद आती है कि एक गांव में एक हाथी पहुंच गया उस गांव में इत्तफाक से अंधे लोग रहते थे। एक अंधा पहुंचा और हाथी का पेट टटोलता है और उसने कहा कि हाथी दीवार की तरह होता है। दूसरे ने सूंड़ पकड़ ली, तो उसने कहा कि हाथी खंभा की तरह होता है। तीसरे ने कान पकड़ लिया तो कहा कि सूप की तरह होता है। इसी प्रकार जितने भी लोग हैं सब का मत अलग-अलग है। वे आपस में लड़ते हैं, वह एक दूसरे से टक्कर लेते हैं।

अध्यक्ष महोदय, मैंने बड़े ध्यान से श्री नारायण दत्त जी और त्रिपाठी जी को सुना लेकिन मैं स्वयं स्वीकार करता हूं कि मेरी समझ में कोई बात नहीं आई। वह यह कहते हैं कि कारपोरेशन बना दिया जाय और वह समाजीकरण का एक जुज होगा। मेरी समझ में नहीं आता कि वह सरकार जो कि एक प्रतिनिधि संस्था है वह अगर डिपार्टमेंट के जरिये से उसको चलवाती है तो इसमें समाजीकरण को कौन सी बाधा पहुंचती है। तो यह एक नया करण समाजीकरण के नाम से आप निकाल रहे हैं। सही मानों में जो बालिग मताधिकार के आधार पर चुनी हुई सरकार यहां पर बैठी है वह इस सरकार को नहीं मानते हैं तो फिर सरकार कहां से ऊपर से टूटकर आयेगी जिसको आप मानने को तैयार होंगे। मेरी समझ में नहीं आता कि कौन सा यह तर्क है और कौन सी दलील है और कहां से वह इस बात को सोचते हैं। मैं तो यह समझता हूं कि जो इनका यह संशोधन है वह स्वयं इनके मतलब को सिद्ध नहीं करता है और वह बिल्कुल

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

निरर्थक है। जैसा कि अभी हमारे रामनरेश शुक्ल जी ने कहा कि यह केवल मुट्ठी भर लोगों के फायदे के लिये बात कही जाती है और घुमाफिरा कर उसी बात को कहा जाता है। इसलिये मैं इसका विरोध करता हूं।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे माननीय ब्रजभूषण मिश्र जी का भाषण सुनकर कुछ ताज्जुब हुआ इसलिये कि मेरा ऐसा ख्याल है कि दो आवाजें तो उन्होंने सुनी थीं रामनारायण त्रिपाठी जी से और नारायण दत्त तिवारी जी से तीसरी आवाज भी उधर से अगर वह सुन लेते और तब समझने की कोशिश करते तब उनको मालूम होता कि समाजीकरण क्या चीज है। अध्यक्ष महोदय, दुःख इस बात का है कि हमारे यहां पर इतने माननीय सदस्य हैं अभी तक उनके दिमाग़ साफ नहीं हो पाये कि समाजीकरण, राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण क्या है। जब उनके पास कुछ नहीं रहता है तो किसी दूसरी तरह से समाजीकरण का अर्थ तोड़मरोड़ करके करना चाहते हैं। मैं परसों अपने डिप्टी मिनिस्टर श्री लक्ष्मी रमण आचार्य जी का भाषण सुन रहा था और मुझे यह देख कर बड़ा ताज्जुब हुआ कि मिश्र जी जैसे आदमी को भी समाजवाद का मतलब समझाने की जरूरत है। आचार्य जी ने उस दिन कहा था जिसको आज मिश्र जी भी दोहरा रहे हैं कि जो हमारे मुख्य मंत्री जी हैं वह स्वयं राष्ट्र हैं। जो कुछ भी हमारे मुख्य मंत्री करेंगे वह राष्ट्र की ही तरफ से होगा। इसलिये यह कहना कि वह सरकारीकरण नहीं है, जनता के छांटे हुए हम प्रतिनिधि हैं और हमको अधिकार है कि जो चाहें करें, वे अपनी बात को सही समझते हैं। इसके मानी यह हो गये कि जनता ने उनको छांट कर यहां पर भेजा है और हुकूमत उनके हाथ में दी है। अब यह जो चाहें जनता का कर सकते हैं चाहे वह अच्छा हो या बुरा हो क्योंकि जनता ने उनको यहां पर भेजा है। अगर यह सवाल है तो फिर समाजवाद के स्वरूप को आप किस प्रकार समझ सकते हैं? रामनरेश शुक्ल जी ने यह कहा कि कारपोरेशन नहीं होना चाहिये और उस कारपोरेशन के माने यह नहीं है कि सरकार उसमें हिस्सा न लें और सरकार उसमें शेयर नहीं खरीद सकती है। सरकार भी उसमें शेयर खरीद सकती है। प्लानिंग कमीशन ने एक प्लान्ड इकानामी के बारे में देखते हुए और सारे प्रश्नों पर बहस करके एक अपनी डाइरेक्टिव स्टेट के पास भेजी है। उसमें यह कहा है कि उनको इस बात की कोशिश करनी चाहिये कि त्रिपार्टाइट आर्गेनाईजेशन रेलवे, प्रदेशीय सरकार और प्राइवेट लोगों को मिल कर एक कारपोरेशन बनाने की कोशिश करनी चाहिये। आज उसी तरह से यहां आकर यह नाम लिया जाता है कि जनता के कल्याण के लिये, जनहित के लिये हम सारा कार्य कर रहे हैं। हमें नुकसान की परवाह नहीं है फायदा हो या नुकसान हो। यह उनकी मनोवृत्ति है तो इससे कोई भी स्टेट का जो कमर्शियल इन्टरप्राइज किया जाय तो वह पनप नहीं सकता है। जैसा मैंने उस दिन भी कहा था कि जब आप एक बिजनेस कर रहे हैं, आप हजारों आदमियों को डिस्प्लेस कर रहे हैं, और यह सब जनता को सहूलियत देने की वजह से कर रहे हैं तो क्या यह आप कोर्पोरेशन बना कर नहीं कर सकते?

श्री रामनरेश शुक्ल—अध्यक्ष महोदय, मैं यह सवाल पूछना चाहता हूं कि क्या माननीय उपाध्याय जी यह बतायेंगे कार्पोरेशन या किसी समिति के आधार पर लगाया गया रुपया क्या पूंजीवाद का अंग नहीं है? जैसे कि मेरे पास पैसा नहीं है तो मैं कार्पोरेशन का सदस्य नहीं हो सकता, इसमें उसका सदस्य बनने में मेरी मजबूरी होगी और वह रुपये के आधार पर। तो मैं यह पूछना चाहता हूं कि रुपये के आधार पर जो भी चीज रन करती है, तो क्या वह पूंजीवाद का सहारा नहीं लेती है?

श्री मदनमोहन उपाध्याय—मैं यह कह रहा था कि प्लानिंग कमीशन ने भी इसको रिकमेंड किया है। जनता के फायदे को सरकार देखना चाहती है और सरकार अपना भी फायदा चाहती है (यह ग़लत बात है कि सरकार कहे कि हमको पैसे की कोई आवश्यकता नहीं है), रोडवेज को ठीक तरह से चलाना चाहती है। सरकार जो यह कहती है कि उसे पैसे की परवाह नहीं है, इस सदन ने उसको खुली छूट दे दी है कि वह मुनाफा करे या न करे तब तो ठीक है, लेकिन अगर सरकार की यह नीयत है कि जनता को फायदा हो और उससे सरकार को भी कुछ पैसा मिले तो सरकार को एक कोर्पोरेशन बनाना चाहिये और उसमें उन लोगों को लिया जाना चाहिये कि जिनको ट्रान्सपोर्ट का तजुरबा हो। उसमें सरकार के प्रतिनिधि हो सकते हैं, उसके भी शेअर हो सकते हैं, दूसरे जो लोग शेअर लेंगे उनके भी प्रतिनिधि हो सकते हैं, इन्फोर्समेंट स्क्वेड के लिये भी एक सीट हो सकती है, जो यह देखेगा कि सवारियों में ठीक बैठने की जगह है या नहीं, कितनी सवारियां उनमें बैठनी चाहिये, गाड़ियां मेकेनीकली फिट हैं या नहीं, जितनी शर्तें गाड़ियों के लिये बनायी गयी हैं वे सब उनमें हैं या नहीं। इस प्रकार से उसमें सरकार का प्रतिनिधित्व होगा तथा दूसरे लोगों का भी होगा और उससे जनता को सहूलियत भी सरकार पहुंचा सकती है। यद्यपि कार्पोरेशन की मिसाल तो नहीं है, लेकिन उसके समान एक मिसाल हमारे उत्तर प्रदेश में मौजूद है जिसके द्वारा मोटर ट्रान्सपोर्ट सहयोग द्वारा चलाया जा रहा है। उसके समझने के बाद क्या सरकार यह ठीक नहीं समझती कि उसी प्रकार से इस ट्रान्सपोर्ट को चलाया जाय। कुमायूं रीजन में रेल तो कभी जाने वाली नहीं है और प्लानिंग कमीशन ने भी इस पर विचार करके कहा है कि ऐसे ऐरियाज़ में जैसे पहाड़ी भाग हैं उनमें सरकार को दूसरा ही रास्ता निकालना होगा। तो कुमायूं व गढ़वाल रीजन में करीब २५० मोटर विहीकिल्स चलती हैं। उन मोटरों के जो इन्डीविजुअल ओनर्स हैं उन्होंने एक कम्पनी बना ली है और सब लोगों ने अपनी गाड़ियां उस कम्पनी को दे दी हैं। उस एरिया में रोडवेज की बसेज भी चलती हैं; एक ओर कुमायूं मोटर ओनर्स लिमिटेड की गाड़ियां चलती हैं दूसरी ओर रानीखेत, नैनीताल आदि स्थानों में सरकारी बसेज चलती हैं, तो क्या उन सरकारी गाड़ियों को भी उस पूल में नहीं रक्खा जा सकता और उससे जनता को लाभ नहीं पहुंचाया जा सकता? क्या सरकार अपनी इन गाड़ियों को उस पूलिंग सिस्टम में नहीं रख सकती है? और उस पूल में अपनी मोटरों को भी रख कर जनता को लाभ नहीं पहुंचा सकती।

आज वहां की जनता से अगर पूछा जाय तो वहां की जनता रोडवेज को पसन्द नहीं करती है, सारे लोग रोडवेज के खिलाफ हैं। इसलिये नहीं कि मोटर मालिकों ने उनको कुछ दे रखा है, कोई पैसा उनको दे दिया है। आज वहां की कांग्रेस कमेटी वहां की सोशलिस्ट पार्टी, वहां की जनता, वहां के सारे लोग इस बात के हामी हैं कि यहां पर कोई ऐसा आर्गेनाइजेशन बनाया जाय जिसके अन्दर सब लोग मिल कर काम करें। उनको इसमें कोई एतराज नहीं है कि सरकारी बसेज भी वहां आ जायं, सरकार के भी रिन्प्रेजेंटेटिव हों, सरकार भी उस इन्तजाम को देखें। जहां तक जनता की सहूलियत का सवाल है, जहां तक गाड़ियों को ठीक रखने का सवाल है, जहां तक सरकारी प्रतिनिधित्व देने का सवाल है इसमें किसी को कोई एतराज नहीं है। इसके लिये एक एडवाइजरी बोर्ड भी बना लिया गया है ताकि सब लोग मिलजुल कर उसकी सलाह से काम करें। आज वहां रोडवेज लास में रन कर रही है क्योंकि उसके बड़े-बड़े वर्कशाप्स हैं, उनके पास गाड़ियां कम हैं जिससे सवारियों को काफी तकलीफ होती है। उनकी इच्छा नहीं होती है कि सवारियों को तकलीफ हो, लेकिन कम गाड़ियां होने की वजह से वहां के लोगों को तकलीफ होती है। अगर सब लोग मिल कर कारपोरेशन की सहायता करें, सरकारी गाड़ियों की सहायता, पब्लिक गाड़ियों की

सहायता और सरकारी प्रतिनिधियों की सहायता से अगर सब लोग मिल कर बिजनेस लाइन पर उसे रन करें तो पैसे का पैसा मिलेगा और जनता को भी ज्यादा सहूलियतें मिलेंगी। एक डिलक्स गाड़ी काठगोदाम से नैनीताल की तरफ गयी है, और उससे जनता को ज्यादा आराम है, इसमें कोई शक नहीं है, लेकिन गरुड़, पिठौरागढ़ आदि ऐसी जगहों में प्राइवेट आपरेटर्स ही अपनी गाड़ियां ले जाते हैं जहां सरकारी गाड़ियां नहीं चल सकतीं हैं। एक दिन हाल ही में सरकार की एक गाड़ी एलेक्शन के टाइम में सरकार की पुलिस फोर्स को लेकर गयी थी जो जाकर एक खड्ड में गिर गयी। श्रीमन् यह क्लाज जो है वह इस बिल के अन्दर सब से इम्पार्टेंट क्लाज है। इसमें आगे कहा गया है कि जनता को आराम पहुंचाने के लिये, जनता को लाभ पहुंचाने के लिये अगर जरूरत हो तो वहां सरकारी गाड़ियां चलेंगी। तो मैं समझता हूं अध्यक्ष महोदय, कि एक्सपेरीमेंट करके यह कहा गया है कि कारपोरेशन बनाना चाहिये। इंडस्ट्रिअल कारपोरेशन भी है तथा कानपुर में फाइनेंशल कारपोरेशन जो है उससे कुछ फायदा तो जनता को होगा ही। फिर यह सरकार इस बात को क्यों नहीं कहती है? मैं इस बात को मानने के लिये तैयार हूं कि सरकारी गाड़ियां भी चलें, उसे बन्द न किया जाय। प्राइवेट आपरेटर्स भी अब ठीक हो गये हैं, वे अपने रास्ते पर आ गये हैं और जनता को हर तरह की सहूलियतें पहुंचाने की पूरी-पूरी कोशिश कर रहे हैं, क्योंकि वे इस बात को समझते हैं कि अगर जनता को आराम नहीं पहुंचाया गया तो कोई दिन ऐसा आ सकता है कि इसी बहाने सरकार इन रूट्स को भी ले ले जिन पर हमारी गाड़ियां चल रही हैं। उनके साथ मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट के जरिये भी कंट्रोल कर सकते हैं। तो अध्यक्ष महोदय, मैं यह चाहता हूं कि सरकार इस पर विचार करे। यह कोई प्रेस्टिज का सवाल नहीं है कि हमने इस काम को कर लिया इसलिये इसको नहीं छोड़ सकते। हम सब लोगों को मिल कर विचार करना है कि किस तरह से कारपोरेशन को अच्छी तरह से चलाया जाय और किस तरह से जनता को अच्छी तरह से सहूलियतें पहुंच सकती हैं। इस पर तभी अच्छी तरह से विचार किया जा सकता है जब कि बिजनेस लाइन पर इसको रन करें। जैसा कि श्री रामनरेश शुक्ल जी ने कहा कि प्राइवेट आपरेटर्स की गाड़ियों में लोगों को बड़ी तकलीफ होती है, वह बात बहुत पुरानी हो गई है। आजकल जनता रोडवेज की अपेक्षा प्राइवेट आपरेटर्स की बस पर चढ़ना ज्यादा पसन्द करती है।

जहां तक ड्राइवरों की तनख्वाह की बात है प्राइवेट सेक्टर में कोई भी ड्राइवर ऐसा नहीं है जिसकी तनख्वाह १०० रु० से कम हो, लेकिन आपके रोडवेज में ड्राइवरों को वही ४५ रु० दिया जाता है। जहां तक उनके कंडक्टर्स व क्लीनर्स की हालत है उनकी तनख्वाह में अठन्नी की भी बढ़ती नहीं हुई है। लेकिन प्राइवेट सेक्टर में ऐसी बात नहीं है। जहां तक समय पर गाड़ी चलने की बात है, मेरठ रीजन में या जहां जहां आर्गेनाइजेशन्स हैं, जहां जहां यूनियन्स हैं वहां वहां वे भी टाइम से गाड़ियां छोड़ते हैं और रोडवेज वाले जो कहते हैं कि हमारी गाड़ियां वक्त पर छूटती हैं तो उसके लिये तो मेरे पास मिसालें मौजूद हैं कि प्राइवेट गाड़ियां वक्त पर छूटती हैं और रोडवेज की गाड़ी वक्त पर नहीं छूट पाती हैं। प्राइवेट गाड़ियां १५-१५ मिनट पर बराबर छूटती रहती हैं। माननीय लक्ष्मीरमण जी ने बहुत सी बातें कहीं उन्होंने दिल्ली की बात कही, वह कह कर चले जाते हैं सुनते तो हैं नहीं वर्ना मैंने तो उनका चैलेन्ज स्वीकार किया था और मैं उनको बताना चाहता था। उन्होंने कहा कि दिल्ली में ९१ गाड़ियां थीं और ४ दिन में बारी आती थी। उन्होंने यह भी कहा था कि ४-४ गाड़ियों पर प्राइवेट आपरेटर एक-एक ड्राइवर रखते हैं और एक-एक कन्डक्टर रखते हैं, वह न मालूम क्यों कह कर टल जाते हैं वर्ना मैंने उनके चैलेंज को एक्सेप्ट किया था और मैं उनको बताना चाहता था कि वह यह बात भूल जायं और अब उनका हमेशा यह बात कहना खत्म कर देना चाहिये कि पुराने लोग खराब थे। हम कभी नहीं चाहते कि सरकार अपने इस काम को खत्म

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

कर दे। हम तो चाहते हैं कि वह इसको चलाये, लेकिन हम चाहते हैं कि यह रोडवेज कारपोरेशन के रूप में चलें जिससे जनता का और स्टेट का लाभ हो और जिससे सरकार को पुराने लोगों के तजुर्बे से भी लाभ होगा। अगर मंत्री जी माननीय राम नारायण जी के संशोधन को इस तरह से नहीं तो कुछ हेरफेर करके स्वीकार करना चाहें तो हमें इसमें भी एतराज नहीं है। हम तो चाहते हैं कि वह रास्ता अख्तियार किया जाय जिससे जनता का भी लाभ हो और साथ ही स्टेट का भी लाभ हो। इसलिये मैं समझता हूं कि माननीय रामनारायण जी के संशोधन को स्वीकार किया जाय, क्योंकि उससे जनता का लाभ होगा और स्टेट का भी फायदा होगा।

*श्री चन्द्रसिंह रावत (जिला गढ़वाल)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्तुत संशोधन का विरोध करना चाहता हूं। वह किसी पार्टी पालिटिक्स की बुनियाद पर नहीं परन्तु माननीय सदस्य जब इस सदन में जनहित की बात करते हैं तो उसी जनहित का एनेलेसिस करते हुए और इस बात को देखते हुए जब हम सोशलिज्म की बात इस सदन में करते हैं तो हम भूल जाते हैं कि जनता के हाथों में प्रोडक्शन के जरिये कनसेन्ट्रेट करने से और उसके साथ डिस्ट्रीब्यूशन की स्कीम न रखने से हम सोशलिज्म को उतनी ही दूर ले जाते हैं जितना ही हम उसको सदन के सामने पेश करने की कोशिश करते हैं। मैं कहूंगा कि जहां तक रोडवेज का प्रश्न है आज भी जिन लोगों के हाथ में यह रोजगार है, चाहे वह कोई प्राइवेट आपरेटर हो चाहे कोई कम्पनीज हों या कोई संस्थायें हों या वह कोई भी व्यक्ति हों जो ट्रान्सपोर्ट का बिजिनेस करते हों, कोई भी हों मैं यह कह सकता हूं कि आज जिन लोगों के हाथ में यह बिजिनेस है वह वही लोग हैं जिनके पास कैपिटल है, जीवनयापन के कई तरह के जरिए जिनके पास हैं और वह आज भी चाहते हैं कि उनके ही हाथ में ट्रान्सपोर्ट बिजिनेस रहे। जो कुछ जीवनयापन के साधन हैं उनका ठीक से जनता में बटवारा होना उचित है और यह चीजें अब उनके हाथ में रहनी चाहिये जिसके पास जीवनयापन के साधन नहीं हैं। जो बेरोजगार हैं, जिनके पास कैपिटल नहीं है, जिनके पास मकान नहीं है, जिनके पास कोई तिजारत नहीं है और अगर इन क्लासेज को यह प्राइवेट मोटर ओनर्स बिलांग अगर करते होते तो मैं पहला व्यक्ति होता जो कहता कि ट्रान्सपोर्ट का बिजिनेस इन लोगों के हाथ में रहना चाहिये जिनके हाथ में है और हम समझ सकते थे और कह सकते थे कि इन गरीब लोगों को व्यवसाय देने की हमारी जिम्मेदारी है और उसके उसके बाद ही हम इन कम्पनियों को लिक्वीडेट कर सकते हैं। परन्तु हमारे सामने जो परिस्थितियां हैं वह यह हैं कि जितना भी ट्रान्सपोर्ट का बिजनेस है वह उन्हीं लोगों के हाथ में है जिनके पास जीवनयापन के बहुत से साधन हैं। अगर कहा जाय कि नेशनेलाइजेशन से इन लोगों को नुकसान होगा तो यह बात गलत है और सोशलिज्म के उसूल के खिलाफ है। मैंने भी ट्रान्सपोर्ट कम्पनियों के तरीकों को देखा है और वह तो इस बात पर उतारू रहती हैं कि सारा नफा अपने पाकेट में रख लें और इसके लिये सदा उद्यत रहती हैं और उसके लिए पूरी कोशिश करती हैं और मजदूरों को जो कि उनके ट्रांसपोर्ट में काम करते हैं उनके उत्थान के लिये, उनको राहत पहुंचाने के लिये कोई भी कार्य नहीं करते हैं और जो यूनियन के कानून लेबरर्स के लिये हैं उनको भी नहीं मानते हैं। मैं प्राइवेट आपरेटरों और उन कम्पनियों से जवाब चाहता हूं कि जब कभी इस बात को सोचता हूं कि जो मेहनत और मजदूरी का काम करते हैं, जो क्लीनर्स होते हैं और जो वर्कशाप में काम करते हैं उनकी दशा को सुधारने के लिये उन लोगों ने क्या काम किया है सिवाय उन रुपयों के लेने के लिये जो कि उनकी जेबों में बहुत बड़ी

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

तादाद में आता है। मैं बताता हूं कि सोशलिज्म के नाम पर वह इस तरह से चन्द आदमियों के हाथ में यह सब सौंप देना एक बहुत भारी अभिशाप है। और जो हमारी साधारण बुद्धि है और जो प्रैक्टिकल विजडम है जिसमें कामनसेन्स व्यू से काम करना चाहिये उसमें प्रोडक्शन को छोड़ देना इस तरह से और उसके लिये कहना किसी समाजवादी व्यक्ति के लिये अच्छा काम नहीं हो सकता। और खासकर उस समय जब राष्ट्र निर्माण का काम हम करने जा रहे हों, जब हम उत्तर प्रदेश के भाग्य का फैसला इस सदन में कर रहे हों, जब हम उस नीति को बनाने जा रहे हों जिसको हम कहते हैं कि ६ करोड़ जनता की बेहबूदी के लिये हम नीति को अपनाते हैं। मैं समझता हूं कि उस समय हर व्यक्ति को निष्पक्ष होकर, भगवान को और अपने को देखकर इस सदन में स्पष्ट बातें कहना चाहिये। मैं कहना चाहता हूं कि इस प्रकार की नीति के साथ जो चन्द व्यक्ति लाडेबुल आइडियल्स की बातें करते हैं वे साधारण बुद्धि से न संचालित होकर आदर्श के हवाई जाल रच कर ऐसे संसार में भ्रमण करते हैं और इस प्रकार की स्पीचेज देते हैं जिससे हमारी जो जटिल समस्यायें हैं उनका हल नहीं हो सकता। हमें इस सदन में ऊंचे आदर्शों के उड़ान में नहीं उड़ना है, बल्कि हमें तो प्रैक्टिकल डिफीकल्टीज का साल्यूशन निकालना है और जनता को राहत पहुंचाने की कोशिश करनी है। इसलिये मुझे अत्यन्त खेद भी है कि वे सोशलिस्ट जो जनहित की बातें करते हैं किस तरह से आज जनहित के विरुद्ध सोचते हैं। कांग्रेस के या सोशलिस्ट पार्टी के या कम्यूनिस्टों के ऊंचे-ऊंचे आदर्शों से भोजन या कपड़ा नहीं मिल जायगा। बिना काम किये हुए किसी को राहत नहीं मिला करती। इसलिये मैं निहायत अदब से दरख्वास्त करता हूं कि हम इन छोटी-छोटी बातों को छोड़ कर जनता के मसलों को हल करें। जो हमें यहां टी० ए० या डी० ए० मिलता है उससे हम यहां अपने ही मसलों को सुलझाने के लिये नहीं भेजे गये हैं। यह बात सही है कि अगर कुछ गरीब लोग हैं, जो उसके अन्दर काम करते हैं तो सरकार को नहीं चाहिये कि उनकी भी व्यवस्था को खत्म करें और सारी व्यवस्था को केन्द्रित करें, और सरकार के नाम पर हर्गिज उनकी दूसरी व्यवस्था नहीं की जानी चाहिये और जो जीवनयापन के साधन हैं उनके लिये जब तक दूसरी व्यवस्था नहीं की जाती तब तक उनके लिये कोई न कोई साधन रखना ही है लेकिन जिन लोगों के पास है अगर वह अपने जीवनयापन के लिये बातें करते हैं तो वह नहीं हो सकता। अगर आप चाहते हैं, चाहें वह सोशलिस्ट भाई हों, चाहे कांग्रेस के लोग हों जो सोशलिस्ट पैटर्न पर सरकार को चलाना चाहते हैं कि देश में समाजवादी व्यवस्था आये तो वह तो तब तक नहीं हो सकता है जब तक कि हम डिस्ट्रीब्यूशन और मीन्स आफ प्रोडक्शन का नियंत्रण नहीं करते। साथ ही साथ मीन्स आफ सबसिस्टेंस जो है, जो उनकी छोटी मोटी आवश्यकतायें हैं उनके हाथ में रहना चाहिये जिससे उन आवश्यकताओं की पूर्ति हो सके। एक तरफ तो लक्जरीज और कम्फर्ट्स की बात कही जाती है और दूसरी तरफ हमारे भाइयों के पास दाल, रोटी, कपड़े का इन्तजाम नहीं है। मैं समझता हूं कि नारे लगाने से हमारी डिफीकल्टीज साल्व नहीं होंगी। प्राइवेट आपरेटर्स अपने मजदूरों को अपनी खुशी से वे एलाउन्सेज देने के लिये तैयार नहीं हैं जो यूनियन के उसूलों के मुताबिक उनको मिलने चाहिये और जिसके कारण आज इतने मुकदमें ट्रीबुनल्स में चल रहे हैं। उन गरीबों को परेशान किया जाता है, उनको मजदूरी नहीं दी जाती है। लिहाजा परिस्थिति को देखते हुए जो कदम सरकार उठा रही है वह मुनासिब कदम है और कोई कारण नहीं है कि प्राइवेट आपरेटर्स को फौरन ही क्यों न लिक्युडेट कर दिया जाय और उसके लिये उन्हें रीजनेबिल कम्पेनसेशन दे दिया जाय, जिनके पास कि कोई दूसरा जरिया नहीं है। मैं निहायत अदब के साथ कहूंगा कि इन लोगों के खिलाफ यही मुनासिब कार्यवाही है जो होनी चाहिये।

श्री शिवनारायण (जिला बस्ती)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं इस सदन में माननीय राम नारायण त्रिपाठी को बहुत ठंडे दिल से सुन रहा था, लेकिन मैंने देखा कि इनडायरेक्टली उन पूंजीपतियों का, मोटर मालिकों का आप समर्थन कर रहे थे। अध्यक्ष महोदय, आपने कहा कि "state ownership is the worst form of socialism"। यह उस समय की बात थी जब कि ब्यूरेक्रेटिक गवर्नमेंट थी, लेकिन उन्हें पता नहीं कि अब 'वी आर रनिंग ए डेमोक्रेटिक गवर्नमट'। त्रिपाठी जी को यह मालूम होना चाहिये कि अब डेमोक्रेटिक रिजीम चला रहे हैं, ब्यूरोक्रेटिक रिजीम नहीं चला रहे हैं। आज जनता की बनाई हुई सरकार है। प्रजातंत्र प्रणाली के अनुसार जितने सदस्यगण यहां उपस्थित हैं, वह इस बात को अच्छी तरह से जानते हैं समाज की बनाई हुई यह संस्था है और समाजीकरण की नीति पर यह सरकार चल रही है। अभी हाल ही में कांग्रेस सेशन में मद्रास में हमारे प्रधान मंत्री नेहरू जी ने कहा कि "अवर शुड बी ए सोशलिस्ट गवर्नमेन्ट।" उसी लाइन पर यह गवर्नमेन्ट चल रही है। लोगों ने कहा कि कोई कम्फर्ट नहीं है लेकिन मैं कहता हूं कि जनता को लाभ है। जनता को पहले एक का दो किराया देना पड़ता था। मोटर यूनियन के बड़े-बड़े मालिकों को जो इस सदन में बैठे हुए हैं उनकी जेबों में रुपया जाता था और आज हम गवर्नमेन्ट को उससे केवल १२ लाख रुपये सालाना की आमदनी हुई है, जब कि माननीय उपाध्याय जी ने सुझाया कि गवर्नमेन्ट को ९० लाख रुपये की इनकम हो सकती है। तो हम नेशनलाइजेशन कर रहे हैं या वे कर रहे हैं। वे बतलाते हैं कि ९० लाख का प्राफिट हो सकता है जो कि मोटर आपरेटर्स की जेब में जायगा। लाल टोपी वाले जो अपने को सोशलिस्ट....

श्री अध्यक्ष—लाल टोपी का इस प्रकार से जिक्र न किया करें, यह उचित नहीं है।

श्री शिवनारायण—मदनमोहन जी ने इस सदन में यह भी तसलीम किया कि प्लानिंग कमीशन ने यह कहा था। प्लानिंग कमीशन ने जो कुछ कहा था मोटर मालिकों ने उसकी कोई परवाह नहीं की। गवर्नमेन्ट ने उस समय कहा था कि आप भी रहिये, हम भी रहें तब तो उसको माना नहीं लेकिन आज उसी बात को कहा जा रहा है। यह नीति है सोशलिस्ट पार्टी की। आधा मैनेजमेन्ट गवर्नमेन्ट के हाथ में रहे, और आधा प्राइवेट आपरेटर्स के हाथ में, उसमें उपाध्याय जी को कोई एतराज नहीं है। तो इस तरह से जो समाजीकरण होगा उसमें जो यूनियन बनेगी उसके सदस्य कौन होंगे? वही होंगे जिनके पास पैसा होगा, जुग्गीलाल कमलापति होंगे, बुधई चमार नहीं हो सकेगा। मदनमोहन उपाध्याय जरूर हो सकते हैं यूनियन के प्रेसीडेंट क्योंकि वे पैसे वाले हैं, कई मोटरों के मालिक हैं। मैं नहीं हो सकता जो २०० रुपये मुझे मिलते हैं वे यहीं खर्च हो जाते हैं। लेकिन उपाध्याय जी जरूर हो सकते हैं उनका जो समाजीकरण है वह अभी अधूरा है, ५० परसेंट है, पूरा नहीं है और इस गवर्नमेंट का जो समाजीकरण है वह फुल है, पूरा है। वह समाजीकरण की खिचड़ी नहीं बनाना चाहती, वह सही मानों में समाजीकरण करना चाहती है। आज क्लीनर, ड्राइवर, कंडक्टर तथा वर्कशापों में एक बहुत बड़ी तादाद में आदमी काम कर रहे हैं और उनको पैसा मिल रहा है। उनका कहना है कि हम रोजी छीन रहे हैं लेकिन जहां हम हजारों की रोजी छीन रहे हैं वहां लाखों की रोजी देने का इन्तजाम भी तो कर रहे हैं। इसके अलावा जनता को बस का किराया कम देना पड़ता है, उसको सुविधा अधिक मिलती है। सब काम समय से होता है। मैंने रोडवेज में देखा कि ४ बजे वापसी के लिये बस छूट जायगी, इसमें देर होना नामुमकिन है। अध्यक्ष महोदय, मैं अपना खुद का अनुभव बतलाऊं। मैं देवरिया में एक रात केवल इसीलिये पड़ा रहा कि बस में जाना कानून के खिलाफ होता है। मैंने वहां रहना पसन्द किया और दूसरे दिन वापस लौटा। अध्यक्ष महोदय, आज इस गवर्नमेंट के काम का प्रैक्टिकल नमूना सामने है। वह जो कहती है वही करती है। दुःख उनको इस बात का है कि हमने जमींदारी एबालिशन का नारा लगाया और वह इन्होंने कर दिया और अब हम आगे चल कर रोडवेज को ले रहे हैं। नेशनलाइजेशन के लिये सब से आवश्यक है रोड्स और उन्हीं रोडवेज का

हम नेशनलाइजेशन करने जा रहे हैं। अभी आप ने प्रश्न के घंटे में सुना कि यह मांग की गयी कि हमको पास दे दिये जायं, ताकि हम लोग इधर उधर जा सकें। यह सरकार के समाजीकरण का प्रैक्टिकल नमूना है कि हमारे मेम्बरान भी चाहते हैं कि कुछ सुभीता मिले। लेकिन यह आप याद रखिये कि सरकार के हाथ में रहेगी तो कुछ सुभीता आपको मिलेगा, अगर किसी प्राइवेट मोटर आपरेटर के पास यह काम होगा तो आपको कोई सुभीता नहीं मिलेगा। जो कोई भी गवर्नमेंट होगी, हमारी हो या आप की हो, झोपड़ी की गवर्नमेंट होने पर भी उस पर उसकी ओनरशिप होगी और वह किसी व्यक्ति विशेष की सम्पत्ति न होगी। इसलिये मैं समझता हूं कि यह अमेंडमेंट बिलकुल अधूरा है।

इसके बाद यह भी एक प्रश्न है कि जब गवर्नमेंट यह सब कर रही है तो हम क्या करेंगे। गवर्नमेंट किसी की हो लेकिन वह पब्लिक की बनाई हुई होती है—बाई दि पीपुल, फार दि पीपुल थ्रू दि पीपुल। जनता जो चाहेगी, जैसा वातावरण होगा उसी के अनुसार उसको काम करना होगा। हमारे नारायण दत्त जी ने कहा कि यह लीपापोती हो रही है। यह आप हैं कि जो खोल कर नहीं समझा सके कि क्या आप चाहते हैं। आप समाज शास्त्र के पंडित हैं। पालिटिक्स के बहुत बड़े विद्वान हैं लेकिन अपनी बात खोल कर नहीं समझा पाये। असल बात यह है कि जो दिल से बोलते हैं वही एक्सप्लेन कर पाते हैं क्योंकि वह बात को अच्छी तरह पर समझे हुए होते हैं, जो केवल जबान से बोलते हैं वह साफ नहीं कर पाते। राजा साहब आजकल बहुत परेशान हैं। तो अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि जब गवर्नमेन्ट ने यह परेशानी देखी यह कुप्रबन्ध देखा, तो उनको अच्छी तरह से मालूम है कि क्या था, तो उसने इस काम को अपने हाथ में लिया। हमने इसको पूरी तरह से अपने हाथ में नहीं लिया, लेकिन कुछ जगह, कुछ लाइनें अपने हाथ में लेकर उन पर बसें चला रहे हैं वरना मैं आपकी इजाजत से कहना चाहता हूं कि अगर वैसी सरकार की नियत होती तो क्रान्ति हो जाती इस हिन्दुस्तान के अन्दर। फ्रांस की तरह से यहां भी कत्लेआम हो जाता। हमने जमींदारी एबालिशन किया जो सात वर्ष में कम्प्लीट हुआ, ठीक उसी तरह से हम इसका राष्ट्रीयकरण कर रहे हैं। बसों की लाइनों को मोटर वालों से धीरे-धीरे छीन रहे हैं, किसी को फांसी नहीं दे रहे हैं। उनको भी गुजारे का सुभीता है, जिसके पास परमिट हैं उन को भी गवर्नमेंट मुआवजा दे रही है। यह हमारी गवर्नमेंट की खुली नीति है कोई घपले वाली नीति नहीं है। यही मैं नारायण-दत्त जी से कहना चाहता हूं कि यह कोई लीपापोती नहीं की जा रही है। हमारी जो नीति है वह जो हम करने जा रहे हैं वह बिल्कुल साफ है। हम जितना भी काम कर रहे हैं, प्रैक्टिकल कर रहे हैं कोई बात छिपी नहीं। इन शब्दों के साथ मैं इस संशोधन का विरोध करता हूं और सरकार के बिल का समर्थन करता हूं।

श्री परमेश्वरी दयाल (जिला जौनपुर)—अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि प्रश्न उपस्थित किया जाय।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि प्रश्न उपस्थित किया जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और विभाजन होने पर निम्नलिखित मतानुसार स्वीकृत हुआ—

पक्ष में — ६३

विपक्ष में — ९।

प्राक्कलन समिति के सभापति के पद पर श्री नवलकिशोर की नियुक्ति

श्री अध्यक्ष—अब मैं एक सूचना सदन को देना चाहता हूं। श्री आचार्य जुगल किशोर जी के त्याग-पत्र देने के फलस्वरूप प्राक्कलन-समिति के सभापति का स्थान रिक्त हो

[श्री अध्यक्ष]

गया था। विधान सभा के प्रक्रिया नियमावली १६५ (५) (क) के अन्तर्गत जो अधिकार मुझे प्राप्त हैं उसके अनुसार मैं श्री नवल किशोर, एम० एल० ए० को सभापति का शेष पद-काल के लिये सभापति नियुक्त करता हूं।

(इस समय १ बज कर १५ मिनट पर सदन स्थगित हुआ। २ बज कर ३६ मिनट पर अधिष्ठाता श्री रामनारायण त्रिपाठी सदन में पधारे, किन्तु उस समय कोरम नहीं था।)

अधिष्ठाता—आज विधान सभा को सवा दो बजे मिलना चाहिये था और काफी समय देने के बाद भी कोरम पूरा नहीं हुआ। यह सरकार के लिये बड़े लांछन की बात है। मैं कोरम के अभाव में विधान सभा को मुल्तवी करता हूं और अब हम फिर कल ११ बजे मिलेंगे।

(इसके बाद सदन २ बज कर ३७ मिनट पर अगले दिन के ११ बजे तक के लिये स्थगित हो गया।)

मिट्ठन लाल,
सचिव, विधान मंडल,
उत्तर प्रदेश।

लखनऊ,
२२ फरवरी, १९५५

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'क'

(देखिये तारांकित प्रश्न ६ का उत्तर पीछे पृष्ठ ११२ पर)

जिला बोर्ड, उन्नाव द्वारा उन्नाव-पुरवा-मौरावां सड़क पर किये गये व्यय की तालिका

क्रमसंख्या	नाम काम	१९५२–५३			१९५३–५४	१९५४–५५	विवरण
		रु०	आ०	पा०			
१	भराई कंकड मील १४ पर फ० ५–८ ..	६४७	८	०	..	..	..
२	कुटाई ,, मील १३ पर	६७३	०	०	..	..	..
३	,, ,, ,, १४ ,,	३७५	१५	०	..	..	..
४	,, ,, ,, १५ ,,	१७४०	१३	०	..	..	..
५	,, ,, ,, १८ ,,	६७०	१२	०	..	..	..
६	,, ,, ,, १९ ,, फ० १–४ ..	३२५१	६	०	..	..	..
७	कुटाई कंकड़ मील २२ पर फ० ५–८ ..	६८०	३	०	..	..	..
८	कुटाई कंकड़ मील २३ पर फ० ५–८ ..	६७९	०	०	..	..	..
९	भराई कंकड मील १२ पर फ० १–५ ..	३२०१	०	०	..	..	..
१०	भराई कंकड़ मील १६ पर फ० १–४ ..	२४९३	११	०	..	..	..
११	भराई कंकड़ मील २५ पर फ० १–४ ..	१२९४	०	०	..	..	..
१२	मरम्मती मील ८–१०	८७०	०	०	..	..	..
१३	,, ,, ,, ४–७	१९३३	६	०	..	..	..
१४	,, ,, ,, २४–२८	१०६८	१	०	..	..	..
१५	भराई कंकड़ मी० ५ पर फ० १–४ ..	१११३	८	०	..	..	..
१६	,, ,, ,, ६ पर फ० १–४ ..	५३९	८	०	..	..	..
१७	,, ,, ,, १३ ,, १–४ ..	२७४३	८	०	..	..	..
१८	,, ,, ,, १४ ,, १–५ ..	५६६	०	०	..	..	..
१९	,, ,, ,, १० ,, १–४ ..	१३११	०	०	..	..	..
२०	,, ,, ,, २० ,, १–८ ..	४२५१	२	०	..	..	..
२१	,, ,, ,, १८ ,, १–८ ..	४२८२	४	०	..	..	..
२२	मजदूरों का वेतन ..	४४३४	१४	०	..	..	..
	योग ..	३९३२०	७	०	..	..	..

अमर पुरुष ज्ञान संस्था

क्रमसंख्या	नाम काम	१९५२–५३	१९५३–५४	१९५४–५५	विवरण
		रु० आ० पा०			
२३	भराई कंकड़ मील २६ फ० १–४ पर	१५४७ ४ ०	..	..	..
२४	ढुलाई ,, ,, ..	३२ ० ०	..	..	..
२५	कुटाई ,, ,, १२	७९४ ४ ०	..	..	..
२६	,, ,, ,, १६ ,, १–४ ..	७५५ ७ ०	..	..	..
२७	,, ,, ,, २५ ,, १–४ ..	७८४ ० ०	..	..	..
२८	,, ,, ,, १३ ,, १–४ ..	७९४ ४ ०	..	..	..
२९	,, ,, ,, २६ ,,	७९४ ४ ०	..	..	..
३०	,, ,, ,, १४ ,,	११२६ ० ०	..	..	..
३१	मरम्मती कंकड़ मील ११ से २०	१३३३ २ ०	..	..	..
३२	कुटाई कंकड़ मील १ से ६	८६० ० ०	..	..	..
३३	कुटाई कंकड़ मील ११ पर	८६६ ३ ०	..	..	..
३४	मजदूरों का वेतन ..	१२९९ ० ०	..	..	..
	योग	११८३२—१२—०	..	..	..
		रु० आ० पा०			
३५	मरम्मती कंकड़ मील २१ से २८ ..	.. ..	५५८ १ ०	..	..
३६	मजदूरों का वेतन ..	.. ..	१८२४ ७ ०	..	..
	योग ..	.. ..	२३८२ ८ ०	..	..

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'ख'

(देखिये तारांकित प्रश्न ३१ का उत्तर पीछे पृष्ठ ११८ पर)

अनुसूची

विचाराधीन मुक़द्दमों की संख्या			मुक़दमें जिनमें तारीखें पड़ चुकी हैं	मुक़दमें जिनमें तारीखें नहीं पड़ी हैं
			१९५३	
रेग्युलर	३४७	..	१३९	२०८
सफ़ीफा	४१	..	४१	०
			१९५४	
रिगुलर	९०२	..	८१३	८९
सफ़ीफा	७८५	..	४१४	३७१

विधान सभा प्रदेश

नत्थी 'ग'

(देखिये तारांकित प्रश्न ४३ का उत्तर पीछे पृष्ठ १२६ पर)

जिला फतेहपुर में पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत विभाग द्वारा निम्नलिखित नवीन कच्ची व पक्की सड़कों का निर्माण किया गया :—

नई पक्की सड़कें—

१—खागा नौबस्ता	६ मील ४ फर्लांग
२—फतेहपुर विथौरा	३ मील

कच्ची सड़कें—

१—अमौली जहानाबाद	७ मील
२—अमौली खजुहा	१५ मील

यह सड़कें जिला बोर्ड, फतेहपुर को हस्तांतरित कर दी गई हैं।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

पी० एस० यू० पी० ए० पी० ३१० एल० ए०—१९५५—७९६।